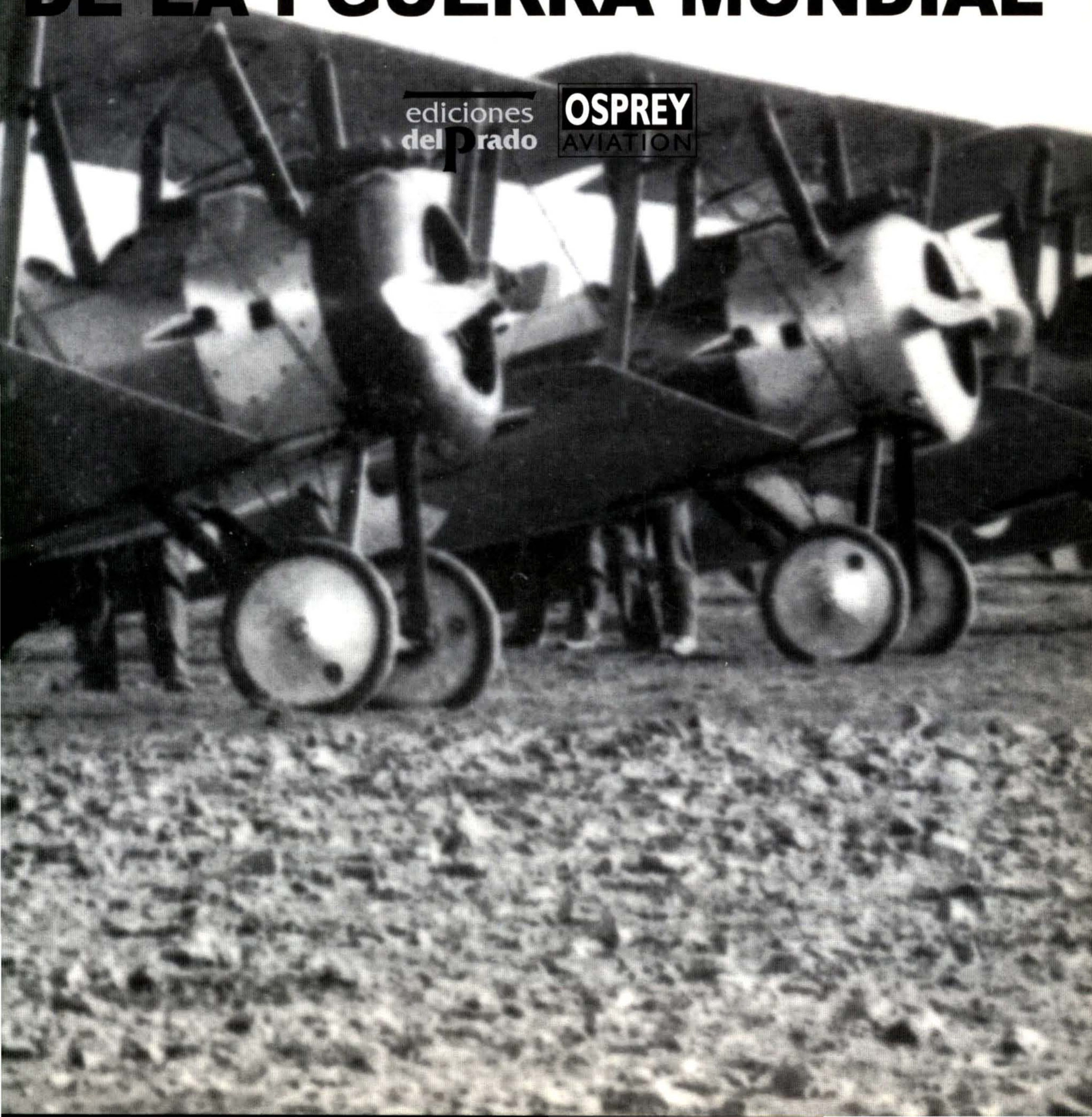

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
LOS ASES BRITÁNICOS Y DEL IMPERIO DE LA I GUERRA MUNDIAL
E8102
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

LOS ASES BRITÁNICOS
Y DEL IMPERIO
DE LA I GUERRA MUNDIAL



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 60

LOS ASES BRITÁNICOS Y DEL IMPERIO DE LA I GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Traducción: Rodolfo Muñoz Casado
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 2001
por Osprey Publishing
1st Floor, Elms Court, Chapel Way
Botley, Oxford, OX2 9LP

Cea Bermúdez 39, 5°
28003 Madrid, España

Autor Christopher Shores
Ilustración de portada de Keith Woodcock
Perfiles de aviones de Mark Rolfe

Impreso en España en noviembre de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4° I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-614-9
D.L.:

Ilustración de cubierta
El 27 de octubre el Cte W. G. Barker, el gran as del frente italiano, estaba de regreso en Francia pilotando un nuevo Sopwith Snipe. Tras derribar un biplaza, participó en un combate con varios Fokker D VII de una unidad sin identificar, tres de los cuales le fueron posteriormente reconocidos como derribos antes de ser él mismo derribado. Barker resultó herido en tres lugares, pero sobrevivió y se le concedió la Cruz Victoria.

ÍNDICE

LOS PRIMEROS DÍAS

Cuando estalló la I Guerra Mundial en agosto de 1914, el concepto de una batalla en el cielo entre aviones enfrentados todavía era tema de la ficción científica de la época. Hay que recordar que no hacía más de trece años que el hombre había volado por vez primera en un aparato más pesado que el aire, y considerablemente menos desde que Louis Blériot había logrado el primer vuelo sin escalas a través del Canal de la Mancha. De hecho, lo maravilloso es que las organizaciones militares, inherentemente conservadoras, de la mayoría de las principales potencias del mundo ya habían visto un enorme futuro en esta recién nacida invención, de forma que le asignaron recursos humanos y económicos y la probaron para usos militares.

En aquella fase, el aeroplano no se veía como otra cosa que no fuera un vehículo de reconocimiento, capaz de penetrar con más profundidad en territorio hostil y con menos riesgos y esfuerzos que las tradicionales unidades de caballería. Aquellos primeros aparatos eran sin duda frágiles, unas amalgamas nada fiables de cables y palos que fueron consideradas como la aviación representante durante aquella primera guerra aérea. Sin embargo, se puede afirmar que desde el mismo comienzo, el desarrollo de la aviación durante los cuatro años siguientes resultó ser rápido en extremo. Esta descripción inicial, aunque adecuada quizá para 1914-1915, es bastante inapropiada e injusta cuando se consideran los aparatos de 1917-1918. En aquel momento, los aviones del servicio en el frente eran fuertes, robustos y considerablemente fiables. Asimismo, ya se habían establecido las doctrinas esenciales de la guerra aérea y se habían desarrollado hasta un grado de considerable sofisticación y efectividad. Incluso, gran parte de lo que se aprendió y se aplicó en 1918 se iba a olvidar o apartar rápidamente en los años de paz que siguieron. Las razones de esto fueron en parte econó-

Se puede ver aquí a James McCudden, un soldado que luego se convertiría en oficial (y en el as británico más condecorado), en el asiento trasero de uno de los monoplanos Deperdussin del Escuadrón 3 mientras todavía era mecánico aéreo de 1ª Clase *(Bruce Robertson)*.





Cinco años después, el Cte James McCudden es retratado en la cabina de su nuevo y potente caza S.E.5 de la Royal Aircraft Factory. McCudden murió en un accidente de despegue en julio de 1918 *(MARS)*.

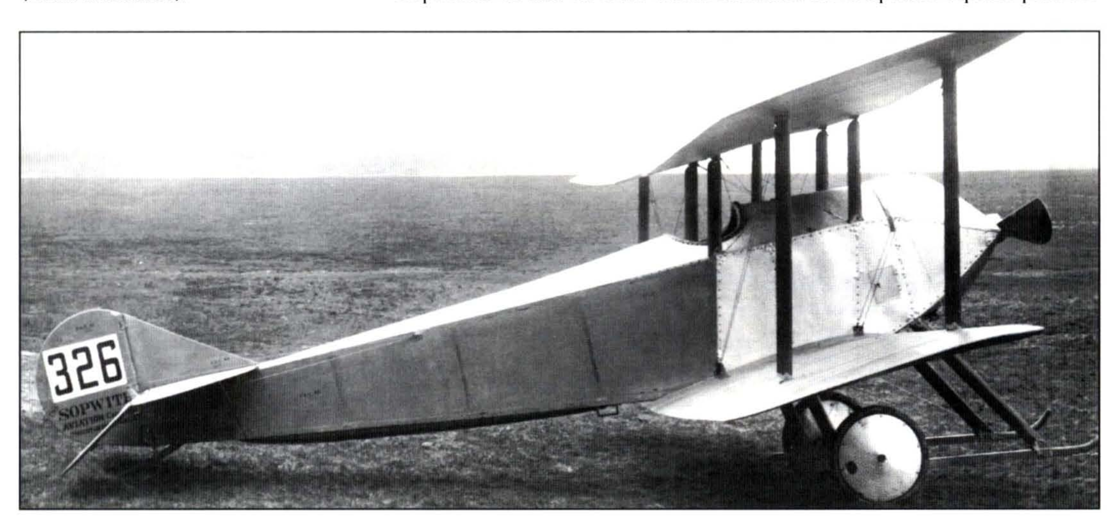
micas, pero también tuvieron que ver con los esfuerzos de los protagonistas de la potencia aérea por mantener sus nuevas fuerzas lejos de convertirse en simples apéndices de los ejércitos tradicionales. La consecuencia fue que muchas de las bien asentadas lecciones se tuvieron que volver a aprender con un coste considerable cuando tuvo lugar nuevamente una guerra mundial.

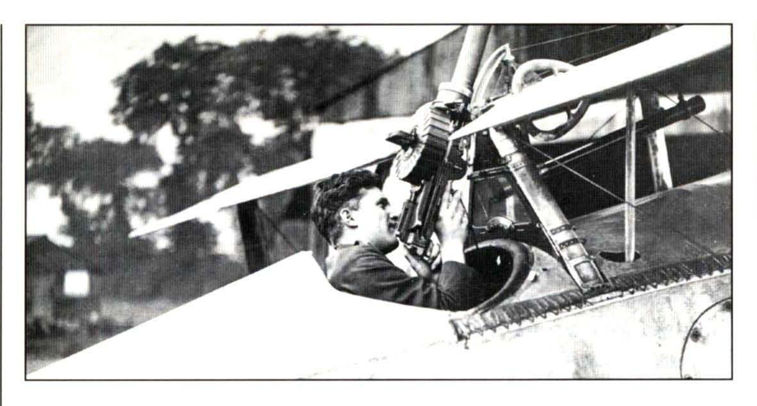
Durante los primeros meses de la Gran Guerra, como llegó a ser llamada, aquellos pequeños grupos de aviones disponibles demostraron rápidamente su valor en la función de reconocimiento y presentaron sus cartas credenciales con las potencias de la época. Sin embargo, cuando el frente se estabilizó en toda Europa occidental, sus ámbitos de actividad se estrecharon y rápidamente los aparatos de los bandos enfrentados se encontraron unos con otros en el aire. Inicialmente, se sabía que con frecuencia al adversario no se le daba más que un campechano saludo con las manos. Aquel estado de cosas no iba a durar mucho. Aquello era la guerra y los pilotos y los observadores eran jóvenes y agresivos. Rápidamente comenzaron a utilizar fusiles y pistolas para realizar disparos contra sus adversarios y también ascendieron al aire con granadas, dardos de metal o cualquier otra arma que pudieran encontrar y posteriormente lanzar desde el aire con perjuicio para los que se encontraban en las trincheras de allí abajo.

De esta forma el desarrollo de la aviación había seguido bastante de cerca los pasos del de la ametralladora. Incluso antes de la guerra, varios países, incluida Gran Bretaña, habían emprendido experimentos para adaptar un arma en el morro de los aviones del tipo de hélice propulsora. Estos experimentos se realizaron esencialmente con la perspectiva de utilizar el armamento contra blancos en tierra. Al disponer únicamente de motores de poca potencia, junto con el peso de las ametralladoras enfriadas por agua como la Maxim o la Vickers, la pérdida de rendimiento que se ocasionaba en los aviones por entonces disponibles parecía inaceptable. En primer lugar, serían necesarios motores más potentes y armas enfriadas por aire más ligeras.

Ambas cosas aparecieron en 1914 y la ametralladora Lewis, relativamente ligera, ofreció nuevas oportunidades al Royal Flying Corps (Real Cuerpo de Vuelo –RFC–). No pasó mucho tiempo antes de que un piloto dispusiese de una de estas armas montada en su aparato biplaza para ser

Uno de los primeros aviones británicos capaz de funcionar de forma muy limitada en funciones de caza fue el Sopwith Tabloid, representado en este caso por un aparato enviado al Escuadrón 5 del Real Cuerpo de Vuelo en mayo de 1914. Los pilotos de aviones rápidos y ágiles como éste llevaban a menudo pistolas que solían vaciar contra un avión alemán o una caja de balas explosivas de acero que solían lanzar contra las concentraciones de tropas alemanas. Los Escuadrones 3 y 4 utilizaron el Tabloid en el frente occidental durante las primeras fases de la guerra *(Bruce Robertson)*.





En el afuste de puntería de varios cazas aliados (incluidos el Nieuport Nie.17, al que se puede ver aquí con *Billy* Bishop en la cabina) se montó una ametralladora Lewis de 7,7 mm sobre el ala superior. Esto permitía retrotraer el arma y bajarla para poder cargar el tambor de munición, pero también gustó a pilotos como Albert Ball para disparar hacia arriba y hacia delante contra la parte inferior del fuselaje de los aviones enemigos desprevenidos *(MARS)*.

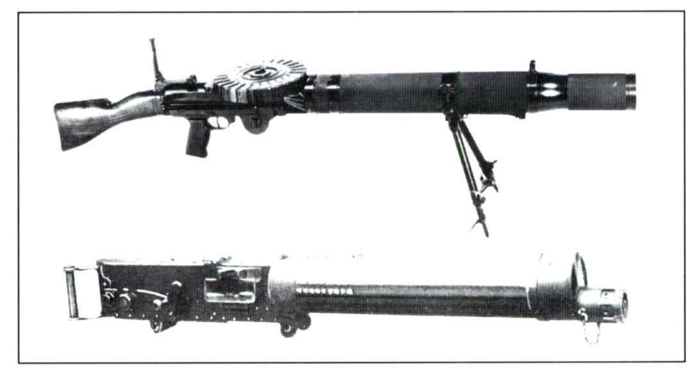
utilizada por el observador cuando intentara interceptar un avión alemán que, regularmente, aparecía para reconocer su campo de aviación. Sin embargo, el peso todavía afectaba demasiado al rendimiento y se ordenó retirar la ametralladora. Pero se había demostrado esta posibilidad, y cuando comenzaron a llegar al frente aviones más potentes y fiables, se aceptó la práctica de adaptar una ametralladora móvil para que la utilizara el observador. Al principio, la razón fue defensiva más que ofensiva de tal forma que se permitía a la tripulación finalizar su vuelo de reconocimiento o de localización de la artillería sin interferencias.

Incluso al comienzo de la guerra la mayor parte de las fuerzas aéreas poseían unos cuantos aviones monoplaza rápidos y ligeros, que inicialmente se utilizaron para la exploración a gran velocidad por detrás de las líneas enemigas. Estos fiaban su seguridad a la velocidad y la maniobrabilidad. Dado que no llevaban observador, tampoco había ninguna adaptación para el armamento. El alto rendimiento que ofrecían estos aparatos pronto persuadió a algunos de sus pilotos de que ofrecían la oportunidad de interceptar a los biplazas del enemigo y, al menos, desorganizar sus misiones y expulsarlos, o incluso infligir daños o bajas. Por lo tanto, algunos pilotos comenzaron a instalar una o dos carabinas recortadas en los montantes interplanares de sus aviones para lograr un cierto grado de potencial ofensivo.

La mayoría de estos primeros aviones de exploración eran aviones de tracción (es decir, con el motor en la parte delantera tirando del avión a través del aire). Por ello, la presencia de la hélice delante del piloto le impedía disponer de un campo de fuego despejado en la misma dirección que le permitiría emplear las armas que llevaba con la mayor precisión y eficacia. Quedó muy pronto absolutamente claro que poder orientar el avión hacia el blanco seleccionado y luego disparar el arma contra su eje ofrecía con mucho la mejor oportunidad de éxito.

El problema que se presentaba no se veía como irremediable, ni siquiera inicialmente, ya que muchos de los biplazas aliados que se utilizaban en aquella época eran aviones de hélice propulsora, con el motor por detrás de la hélice en la parte trasera, como en un barco. En estos aviones los observadores se sentaban por delante de los pilotos para facilitarles la visión más despejada posible del terreno. De esta forma, también se les ofrecía la posibilidad

Estas dos ametralladoras de 7,7 mm fueron las dos armas más importantes para los aviones que utilizaron los Aliados en la I Guerra Mundial. En la fotografía superior se puede ver la ametralladora Lewis en su forma con base en tierra; se trataba de un arma de gas que utilizaba munición en un único tambor de 47 proyectiles o en un tambor doble de 97 proyectiles, y en su forma aérea se modificó con una empuñadura en lugar de la culata y también con un revestimiento de aluminio ligero en lugar del radiador cilíndrico de gas y el ánima. La ametralladora Vickers se cambió a enfriamiento por aire en lugar de por agua (normalmente con un revestimiento de enfriamiento por aire de aletas en lugar de la carcasa de enfriamiento por agua del arma con base en tierra) y se alimentaba con munición en forma de una cinta que salía de un cargador en el fuselaje *(Bruce Robertson)*.



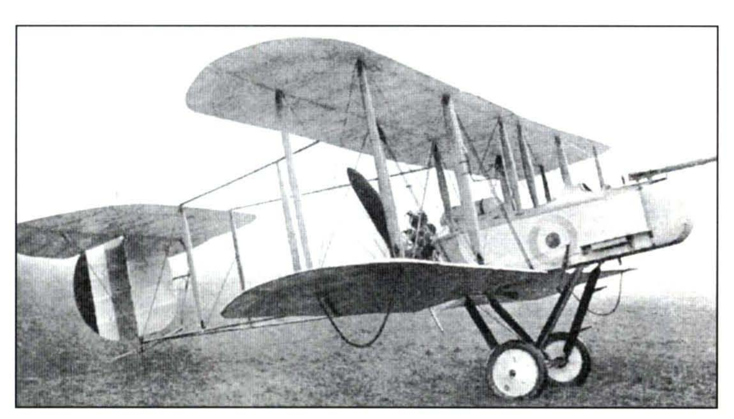
de disparar hacia delante con sus armas defensivas sin obstáculos. El hecho de que al principio éstas se montaran de forma flexible pareció ofrecer una ventaja adicional ya que permitía continuar disparando contra los adversarios a vanguardia que intentaran desviarse, ascender o lanzarse en picado.

La llegada de los aviones de combate

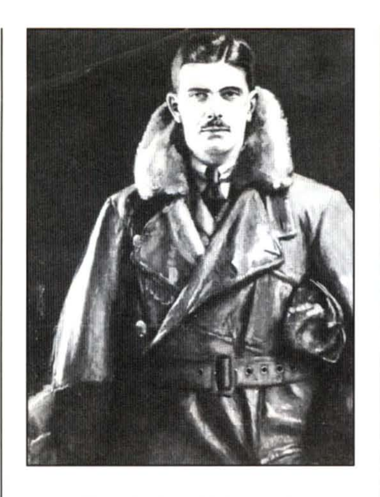
El primer avión británico diseñado con actividades ofensivas específicas fue uno de estos biplazas de hélice propulsora, el F.B.5 de Vickers, al que rápidamente se le conoció como *Gunbus* (autobús con arma). Las primeras unidades de este avión llegaron a Francia en febrero de 1915 y fueron enviadas al Escuadrón 5 del RFC, que dispuso de una ventaja inicial sobre la Aviación alemana. La primera victoria sobre un avión enemigo por parte de una tripulación de estos aparatos llegó en mayo.

En este punto, resulta necesario desviarse de los avances británicos ya que la siguiente serie de innovaciones, que tuvo efectos significativos para la aparición de los auténticos aviones de caza, llegó procedente de los franceses y los alemanes. Al igual que los británicos, los franceses habían recibido por aquella época varios aviones monoplaza de exploración que ofrecían la posibilidad del despliegue ofensivo. La mayoría de ellos eran de diseño y fabricación de Morane y tenían la configuración de monoplanos. En marzo de 1915 se formaron las primeras *escadrilles* con aviones del Modelo L, que disponían de una ametralladora (normalmente un arma Hotchkiss ligera enfriada por aire) montada en la parte delantera del fuselaje, inmediatamente por delante del piloto. Se montaba de tal manera que podía disparar en ángulo, por encima del arco de la hélice. Ésta no resultó ser una adaptación eficaz y apuntar y disparar con un cierto grado de precisión resultaba extremadamente difícil.

Un mes después, un aviador muy conocido de antes de la guerra, Roland Garros, que prestaba sus servicios en la *Escadrille* MS23, montó una Hotchkiss que disparaba directamente hacia delante tras haber rematado unas cuñas con placas blindadas en las caras interiores de las palas de la hélice para desviar las balas que pudieran golpear estas palas cuando se disparara la ametralladora. Esta instalación fue un peligroso y rudimentario intento de permitir el fuego a vanguardia directo y con frecuencia dañaba las palas, lo cual eliminaba el alineamiento del motor. No obstante, cuando funcionaba, resultaba bastante efectivo y durante la primera mitad de abril Garros derribó tres aviones alemanes y dañó a otros, provocando una gran preocupación en la aviación adversaria.



Antes de la introducción de la ametralladora sincronizada que podía disparar hacia delante a través de la hélice, uno de los primeros biplanos británicos de combate (el F.B.5 *Gunbus* de Vickers) tuvo una buena actuación en 1915. El tirador, armado con una ametralladora Lewis, tenía que sentarse por delante del piloto en el morro de la góndola.



El 7 de noviembre de 1915 el Tte G. S. M. Insall obligó a descender a un Aviatik biplaza pilotando un F.B.5 *Gunbus* de Vickers con su agresiva forma de volar y, a continuación, destruyó el avión en tierra con una bomba incendiaria. A Insall se le concedió la Cruz Victoria el 23 de diciembre de ese mismo año *(Bruce Robertson)*.

El Cte provisional Lanoe Hawker fue el primer piloto de caza que recibió la Cruz Victoria por su valor en el aire el 25 de julio de 1915.



Desgraciadamente para Garros, la falta de fiabilidad de su sistema provocó su propia caída y el 19 de abril de 1915 se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso en territorio controlado por los alemanes cuando su motor falló. Aunque intentó destruir su aparato, fue capturado. Inmediatamente, los alemanes se dieron cuenta de que sin proponérselo se habían hecho con el azote de sus aviones de reconocimiento y enviaron los restos al diseñador aeronáutico holandés Anthony Fokker para que se pudieran fabricar algunas copias.

Los ingenieros de Fokker observaron inmediatamente las limitaciones de las modificaciones de Garros, pero se dieron cuenta de que ya se habían diseñado y patentado algunos sistemas para la interrupción mecánica de ametralladoras de tal forma que se pudiera disparar a través del arco de la hélice girando. De inmediato fabricaron su propia versión de este sistema, en el que las revoluciones de una leva que movía el motor impedían que el arma disparara cuando las palas de la hélice se encontraban directamente en línea con la boca de la ametralladora. Éste fue el primer y auténtico sistema de interrupción que se fabricó y se probó, y rápidamente se instaló en uno de los propios monoplazas monoplanos de Fokker, el M5K(A III), para su demostración ante los clientes alemanes. Estos quedaron enormemente impresionados y realizaron varios pedidos de lo que se convertiría en el E.I, el primer avión de caza monoplaza fabricado con este fin que entró en la fase de producción.

El siguiente avance importante sería británico ya que con la disponibilidad de más aviones con capacidad ofensiva en ambos bandos de las líneas, los enfrentamientos aéreos comenzaron a aumentar. Durante el mes de mayo de 1915 el número de aviones de reconocimiento aliados atacados y desviados de sus funciones sobre la zona de Ypres comenzó a provocar una seria preocupación. El Escuadrón 11 del RFC se había formado el 14 de febrero de 1915, equipado totalmente con los Vickers F.B.5, como el primer escuadrón específico de caza; rápidamente fue enviado a Francia para desempeñar esta función. Los franceses también habían intentado desarrollar rápidamente sus primeros experimentos con aviones de exploración y combate. Algunos nuevos aviones biplanos muy prometedores comenzaron a salir de la fábrica de Nieuport y en ellos se instalaron las ametralladoras Lewis por encima de las alas superiores, disparando directamente hacia delante por encima del arco de la hélice. Aunque menos precisas para apuntar y más difíciles de rearmar o rectificar que las armas montadas directamente delante del piloto, resultaron ser un arreglo suficiente hasta que se pudieran diseñar nuevos sistemas. Inicialmente se fabricaron dos aviones, el Nieuport 10 biplaza y el Nieuport 11 monoplaza, conocido como el *Bebe;* ambos eran aparatos de tracción y este último se convertiría en el primero de una larga línea de eficaces Nieuport Scout.

Mientras tanto, una de las primeras adaptaciones para crear un avión de exploración de caza monoplaza para el RFC llegó cuando el Cap L. G. Hawker (un ingeniero con experiencia, un aviador veterano y jefe de escuadrilla de la unidad) emprendió una modificación local en campaña de un biplano Bristol Scout en el Escuadrón 6 del RFC. Ayudado por su mecánico de vuelo, E. J. Elton, diseñó un complemento que permitía la instalación de una ametralladora Lewis en el lateral del fuselaje, justo por delante de la cabina, y que disparaba hacia delante y hacia afuera en un ángulo tal que evitaba las puntas de la hélice. Aunque tenía un

inconveniente parecido al de los sistemas franceses, Hawker sí consiguió algunos éxitos iniciales con este avión, y el 25 de julio de 1915 se enfrentó en dos ocasiones a aviones alemanes, derribando a uno de ellos envuelto en llamas y obligando a descender a otros dos. Por estas acciones y por su anterior buen trabajo se le concedió la Cruz Victoria; el primer "piloto de caza" que recibió este honor.

En aquel momento el Escuadrón 6 recibió unas cuantas unidades de un nuevo biplano biplaza de hélice propulsora, parecido en su disposición general al F.B.5 *Gunbus*, pero con un rendimiento algo superior. Se trataba del F.E.2b de la Royal Aircraft Factory, el primero de una larga y distinguida línea de aviones que prestarían sus servicios en el RFC y, posteriormente, en la Royal Air Force (Real Fuerza Aérea –RAF–), durante el resto de la guerra. En julio de 1915 este modelo todavía no estaba disponible de forma generalizada, pero con una de estas primeras unidades, y con un servidor de la ametralladora en la cabina delantera, Hawker obtendría algunas victorias más durante el verano, convirtiéndose en el primer as del RFC. El Cap L. W. B. Rees, del Escuadrón 11, le siguió de cerca como el exponente más relevante del Vickers F.B.5 al reclamar su sexta victoria con uno de estos aviones el último día de octubre de 1915, y también le siguió de cerca el Cap C. G. Bell, del Escuadrón 10, que también logró algunas victorias con un Bristol Scout modificado, reclamando su quinta a finales de noviembre. También resulta interesante señalar que el diestro ayudante de Laone Hawker, Elton, pasó posteriormente la instrucción como piloto y se convirtió en un victorioso combatiente aéreo por cuenta propia.

Gran Bretaña también disponía por aquella época de la Royal Naval Air Service (Real Aviación Naval –RNAS–) y ésta también había desarrollado algunos aviones de exploración con armamento, había experimentado con los biplanos Sopwith Tabloid armados con ametralladoras y había adquirido un pequeño número de aviones del tipo *Gunbus* diseñados por Sopwith. Esta aviación utilizó sus primeros aviones de exploración armados en combate en los Dardanelos, empleando inicialmente algunos Nieuport 11 de fabricación francesa durante julio de 1915, se-



Los tiradores de los F.E.2b entablaron muchos duelos con los aviadores alemanes desde esta posición precaria y expuesta.

guidos al mes siguiente de algunos Bristol Scout, armados de forma parecida, con ametralladoras Lewis en el ala superior.



El Austin-Ball A.F.B.1 fue un caza experimental que se diseñó en la primavera de 1916 y que incorporaba algunas de las ideas del alférez Albert Ball, uno de los nacientes ases del Real Cuerpo de Vuelo de aquel periodo, en cuanto a lo que constituiría un buen caza en términos de armamento, rendimiento y campos de visión para el piloto *(Bruce Robertson)*.

Los primeros Fokker E.I nuevos, que aparecieron en el frente occidental en Francia en julio, habían sido enviados a varios *Fledfliegerabteilungen* (Destacamentos de aviación) para facilitar la escolta de los preponderantes aparatos de reconocimiento. La primera victoria con uno de estos aparatos la consiguió realmente el Leutnant (Tte) Kurt Wintgens el 1 de julio, sólo unos pocos días después de la primera victoria de Lanoe Hawker con el Bristol Scout.

El E.I resultó ser un avión bastante problemático en el servicio, pero los rápidos avances permitieron la llegada del E.II y el E.III en agosto y septiembre, respectivamente. En aquella fase, los combates aéreos seguían siendo poco frecuentes, pero la idoneidad de agrupar los aviones de exploración de combate en unidades más grandes y más especializadas, como ya estaban haciendo los británicos y los franceses, se hizo también evidente para los alemanes. Estos agrupamientos permitirían alcanzar el control del aire y ejercerlo sobre zonas específicas tanto para ofrecer protección general a la aviación propia en esas zonas como para desafiar a las formaciones más grandes de aviones aliados, que por entonces comenzaban a aparecer. Por lo tanto, se formaron tres *KampfeinsitzerKommando* (KEK) (Mandos de monoplazas de caza), equipados totalmente con monoplanos Fokker, que resultaron inmediatamente eficaces. Las bajas entre las unidades del RFC aumentaron de forma alarmante a finales de año ya que había comenzado el periodo posteriormente conocido como el *Azote de los Fokker*.

Una vez que se dispuso de un buen número de Fokker para operar, estos resultaron ser demasiado rápidos y maniobrables para los *Gunbus* del Escuadrón 11 que se enfrentaban a ellos, y para noviembre estos aviones ya quedaron claramente desfasados. Se buscó un sustituto, pero no estaba disponible todavía en cantidades suficientes. El Escuadrón 18 acababa de llegar a Francia, pero esta unidad también se había equipado con los F.B.5; no fue hasta abril de 1916 cuando este escuadrón recibió los F.E.2b más potentes. Sin embargo, mientras tanto, el Escuadrón 20, que se había formado con estos nuevos aviones, aceleró su adiestramiento y partió hacia Francia a toda prisa, donde llegó el 23 de enero de 1916. Durante aquel mismo mes, los franceses también lograron formar la primera *escadrille* totalmente equipada con los Nieuport 11, la *Escadrille* N3.

El sólido y resistente Sopwith Camel fue uno de los mejores cazas de la I Guerra Mundial como resultado de su potencia de fuegos y funcionamiento adecuados, en combinación con una extraordinaria agilidad. Estos son los aviones del Escuadrón 208 mandado por el Cte C. Draper, un as con 12 victorias que posteriormente sería conocido como *El comandante loco* por varias hazañas en la postguerra, incluidos los vuelos por debajo de varios puentes de Londres *(Bruce Robertson)*.



1916: CHOQUE DE ALAS

En el año 1916 los combates aéreos se convirtieron en un arte serio. Comenzó realmente mal para las aviaciones aliadas ya que sus adversarios les habían arrancado la iniciativa que habían defendido con tanta firmeza durante 1915. En un intento por reducir las bajas, el RFC envió una orden provisional para que, de momento, todos los aviones de reconocimiento fueran escoltados en el frente por al menos otros tres aviones.

Por entonces se había iniciado en Inglaterra la producción de un nuevo avión de exploración de combate monoplaza, diseñado por Geoffrey de Havilland y conocido como el Airco D.H.2. De Havilland había sido el responsable del diseño de la serie del F.E.2, y el nuevo avión pertenecía a un concepto un tanto similar en cuanto a que se trataba de un biplano de hélice propulsora, no dependiente del todavía no disponible mecanismo de interrupción para la ametralladora. El piloto se sentaba en un habitáculo en el fuselaje por delante del motor y manejaba los mandos de una ametralladora Lewis de tiro a vanguardia. Esta última disponía de una cantidad limitada de elevación y travesía, aunque en la práctica los pilotos descubrieron rápidamente que era mejor bloquearla en la posición fija, lo cual permitía apuntar todo el avión contra el blanco, un sistema que se convertiría en la norma en todos los aviones de exploración de combate en el futuro inmediato. Sin embargo, las autoridades, que por supuesto creían que sabían más que los pilotos del frente, prohibieron inmediatamente esta modificación.

El Escuadrón 24, mandado por el Cte Hawker (Cruz Victoria –VC–, Orden de Servicios Distinguidos –DSO–), llegó a Francia con los primeros de estos aviones a comienzos de febrero de 1916, seguido en marzo del Escuadrón 29, equipado de forma similar. También se pudo disponer de más F.E.2b, y el Escuadrón 25 llegó a Francia en febrero, el Escuadrón 23 en



Los alemanes descubrirían todo lo relativo al ágil Airco D.H.2 cuando un prototipo utilizado por el Escuadrón 5 del RFC cayó en sus manos poco después de llegar a Francia *(Bruce Robertson)*.



El Cap I. D. R. McDonald, un as británico poco conocido del Escuadrón 24, recibió la Cruz Militar (MC) y la Cruz de Vuelo Distinguido (DFC), y su total final se situó en 20 victorias *(Bruce Robertson).*

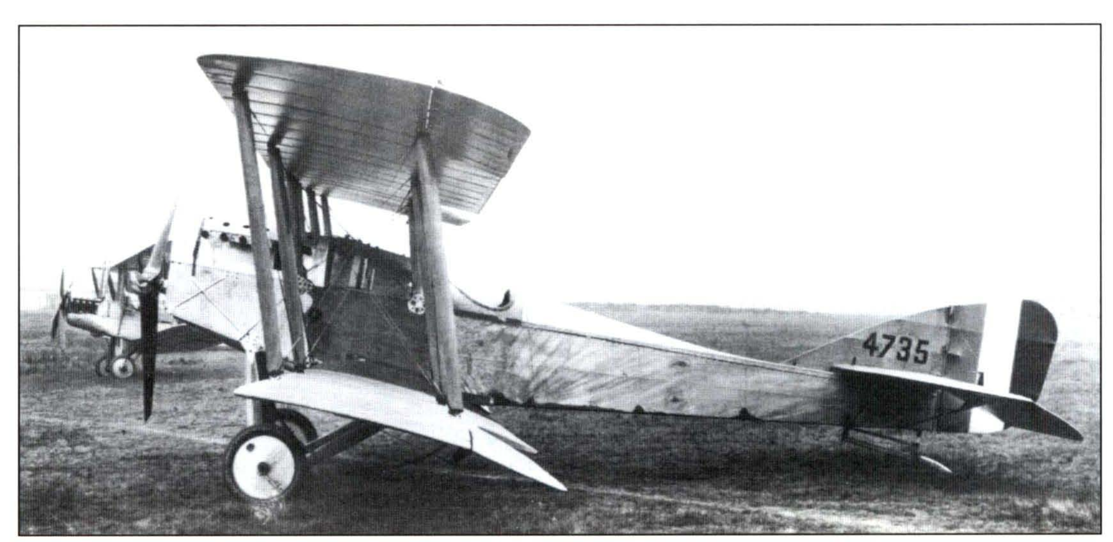
El Martinsyde G.100 *Elephant* tuvo una vida corta como caza antes de ser relegado a funciones de bombardeo a gran distancia. Éste es el prototipo, que voló por vez primera en septiembre de 1915.

marzo y el Escuadrón 22 en abril. Estos nuevos aviones, junto con los Nieuport franceses, recuperaron rápidamente la iniciativa frente a los Fokker, que a pesar de su eficaz armamento resultaron tener un funcionamiento bastante decepcionante. Una vez que las nuevas unidades aliadas se organizaron en combate, recuperaron la superioridad aérea.

En marzo de 1916 llegó al frente otro modelo monoplaza con el Escuadrón 27 del RFC. El Martinsyde G.100, conocido como el *Elephant* por su enorme y bastante voluminoso tamaño y por su apariencia, era un biplano de tracción con una ametralladora Lewis en el ala superior que disparaba por encima del arco de la hélice, con una instalación parecida a los Nieuport. Diseñado como un aparato de reconocimiento más que un avión de exploración y combate, resultó sin embargo bastante efectivo contra sus primeros adversarios y obtuvo un cierto éxito con el Escuadrón 27 durante los primeros días de servicio, ya que varias docenas de pilotos reclamaron victorias pilotándolo. Sin embargo, quedó rápidamente desfasado, y aunque posteriormente prestaría sus servicios en varias unidades más, quedó relegado a funciones de bombardeo a gran distancia tan pronto como hubo disponibles aparatos más eficaces.

Mientras todas estas unidades comenzaban a llegar a Francia, los alemanes emprendieron su primera concentración importante de aviones de exploración de combate en la zona de Verdún, donde los franceses habían comenzado una ofensiva a gran escala sobre el terreno. Allí los *Kampfeinsitzer Kommando Sud* y *Nord* lograrían algunos éxitos bastante destacables. El Leutnant Oswald Boelcke ascendió rápidamente a lo más alto como el mejor piloto de caza de la Aviación alemana de aquella época.

Mientras tanto, en Inglaterra se estaba produciendo otro gran avance. El RFC siguió formando a toda velocidad más unidades de aviones capaces de enfrentarse a los monoplanos Fokker, pero los ingenieros también habían continuado con los trabajos sobre un mecanismo de interrupción fiable. El diseño de Fokker había sido una solución mecánica activada mediante levas y vástagos conectados al motor. Sin embargo, los británicos intentaban desarrollar un sistema hidráulico inventado por un ingeniero rumano, Constantinescu. Utilizando esta teoría, adaptaron una ametralladora Vickers por encima del capot del motor de un Bristol Scout en mar-





El Bristol Scout fue un avión británico utilizado de forma limitada como caza improvisado. Éste es un Scout C al que se puede ver en las instalaciones de la Real Aviación Naval (RNAS) de la isla de Grain en el norte de Kent. Cuando llevaba armamento, los modelos originales de afuste (diseñados para disparar hacia delante y hacia fuera más allá de la circunferencia del disco de la hélice) se sustituían por una o, muy ocasionalmente, dos ametralladoras Lewis de tiro a vanguardia fijas por encima de la sección central del ala superior. Los últimos aviones dispusieron de una ametralladora Vickers sincronizada en la parte superior de la zona delantera del fuselaje *(Bruce Robertson).*

zo y enviaron este avión a Francia para unas pruebas urgentes. Inicialmente sufrió muchos problemas, pero el montaje resultó ser prometedor y el desarrollo continuó a toda velocidad.

En abril de 1916, la RNAS introdujo en el servicio en Francia un nuevo biplano biplaza de tracción, que llegó al Ala 5 de Coudekerque, en la costa del Canal de la Mancha. Conocido en el servicio como el Sopwith 1½ Strutter, estaba armado inicialmente sólo con una ametralladora Lewis para el observador, que permitía su utilización en funciones de reconocimiento y bombardeo. Sin embargo, el funcionamiento que ofreció fue tan excelente que fue seleccionado como el primer avión británico al que se le instaló una ametralladora Vickers de tiro a vanguardia por encima del motor tan pronto como lo permitió la producción del mecanismo de interrupción mejorado de Constantinescu. Adaptado de esta forma, pudo operar tanto en funciones de caza como en sus funciones originales, aunque la RNAS también comenzó a fabricar una versión monoplaza como avión de bombardeo específico.

Inicialmente, el nuevo Sopwith proporcionó la escolta a los bombarderos Breguet V y Caudron G.4 más numerosos del Ala 5, pero el rendimiento de este avión fue tan notable que varios de ellos se transformaron para el RFC, y el Escuadrón 70 comenzó su formación antes de finales de abril para convertirse en una unidad de combate biplaza. La primera escuadrilla se trasladó a Francia ya el 24 de mayo, seguida durante los siguientes dos meses del resto de la unidad según se iba finalizando el adiestramiento y el equipamiento.

Incluso cuando todos estos nuevos modelos llegaron a Francia, la necesidad de cualquier avión de exploración y combate hizo que el Escuadrón 60 llegara a Francia a finales de mayo. Esta unidad, enviada sin aviones, tuvo que equiparse con todo lo que pudo lograr de los franceses, lo cual resultó ser una variedad de modelos Morane-Saulnier. Los monoplanos Modelo N *Bullet* formaron una escuadrilla, mientras que los bi-

planos Modelo BB y los monoplanos parasol Modelo L y LA equiparon las otras escuadrillas, aunque las unidades del Modelo N pronto sustituyeron a estos últimos aviones.

La compañía Nieuport estaba desarrollando rápidamente en aquella época el eficaz Modelo 11 y antes de que finalizara la primavera el RFC adquirió varios de estos aparatos y de los nuevos Scout Modelo 13 y Modelo 16, que fueron enviados a los Escuadrones 11 y 29 para reforzar sus equipamientos existentes. Durante el mes de mayo apareció en el frente el más numeroso y famoso de los Nieuport Scout dentro de la *Escadrille* N57 francesa; se trataba del Modelo 17, y algunas unidades de él pronto estuvieron también en manos británicas. El Escuadrón 1 recibió el Modelo 17 para utilizarlo junto con los biplazas de esta unidad.

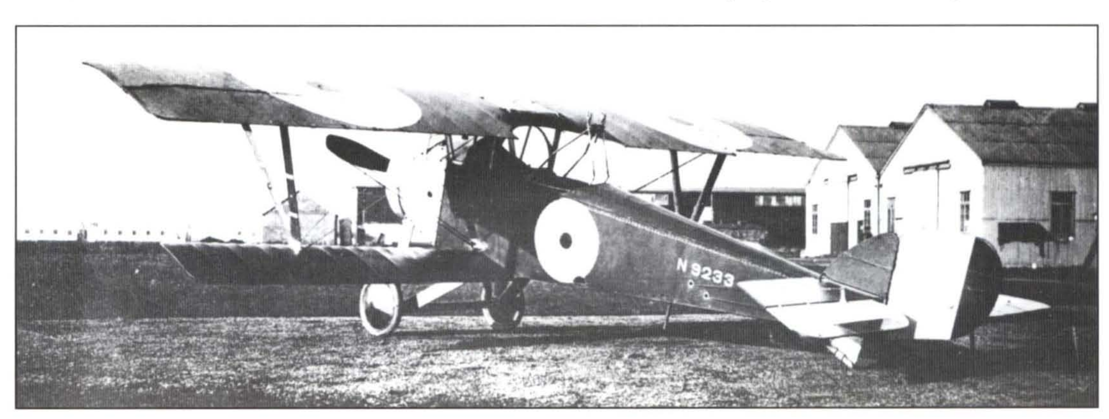
Además, en aquel periodo un número muy limitado de Bristol Scout armados con ametralladoras Lewis en el ala superior llegó a los Escuadrones 11 y 25, mientras que una tercera unidad de D.H.2 (Escuadrón 32) también llegó a Francia durante el mes de mayo bajo el mando del Cte L. W. B. Rees.

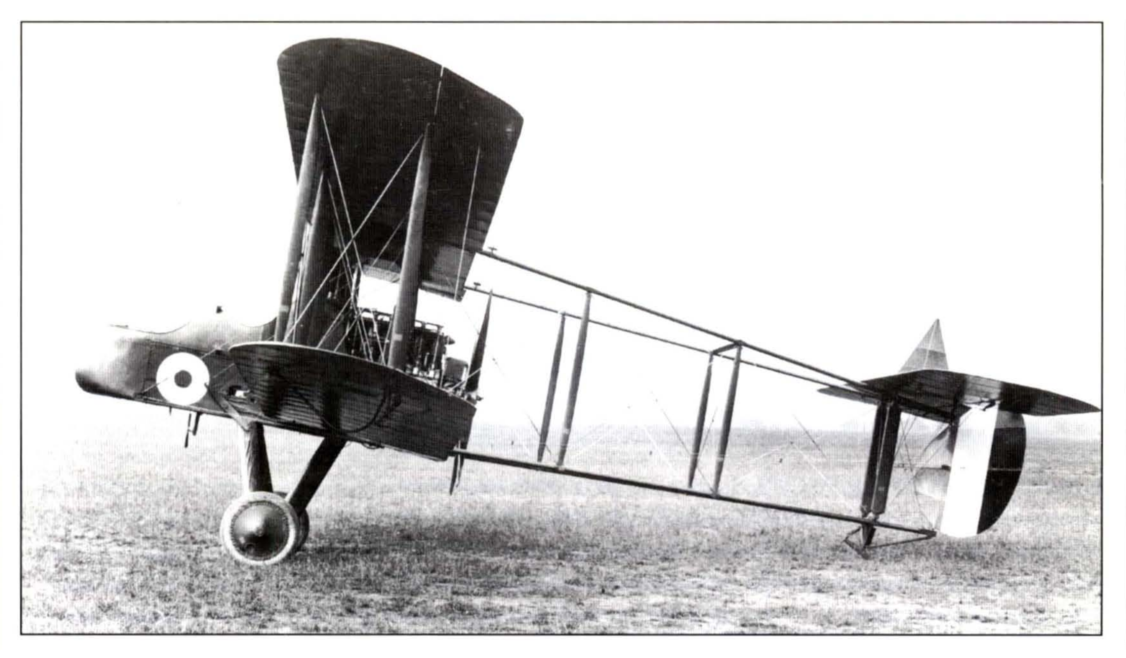
El 29 de abril de 1916 tuvo lugar un importante enfrentamiento en el frente cuando lord Doune, un piloto del Escuadrón 25 (que no llegaría a convertirse en as), con el Tte R. V. Walker como tirador, derribó un monoplano Fokker del *Fliegerabteilung* 18, que resultó estar pilotado por un hombre de origen noble, el hijo del Prinz Ernst von Sachsen-Meingen. Por aquella época, el *Azote de los Fokker* se aproximaba rápidamente a su final y para junio de 1916 la fuerza de aviones de exploración y combate del RFC disponible en el frente occidental se había ampliado de forma considerable.

Entonces el RFC iba a lograr un apoyo complementario de la RNAS cuando a comienzos del verano este cuerpo formó una unidad de combate que se conocería inicialmente como el Escuadrón "A". Esta unidad, con base en Furnes, iba a ser la responsable de la defensa de los puertos de abastecimiento de la costa del Canal de la Mancha e iba a participar en muchas acciones dentro de esta función. También se iba a utilizar para las pruebas operativas del Almirantazgo de los nuevos modelos de aviones de exploración que se estaban encargando para su producción.

Cuando se aproximó el verano, con la perspectiva de una situación climatológica mejor, los británicos planearon una gran ofensiva en el frente del Somme. Por entonces, la supremacía que había recuperado el RFC quedó demostrada por medio de un éxito notable. Durante un enfrentamiento entre los F.E.2b del Escuadrón 25 y algunos Fokker monoplanos el 18 de

El Nieuport Nie.12 fue un caza biplaza de reconocimiento que se utilizó de forma operativa en cantidades menores, junto con los Nie.20 con motorización diferente de los Escuadrones 1, 45 y 46 en Francia, y por el Escuadrón 39 para la defensa local *(MARS)*.





El F.E.2d de la Royal Aircraft Factory fue un biplano biplaza grande, bastante pesado y torpe que operó como modelo multifuncional. Como caza, el F.E.2d estaba armado con tres o cuatro ametralladoras Lewis de 7,7 mm, una sobre un afuste retráctil delante de la cabina, una o dos sobre afustes fijos para tiro a vanguardia que podía utilizar el piloto en la cabina posterior y la última sobre un afuste telescópico retráctil entre ambas cabinas para disparar por encima del ala superior, de tal forma que exigía que el tirador se pusiera de pie en la cabina delantera. J. T. B. McCudden pilotó este modelo durante un breve espacio de tiempo en el Escuadrón 20 antes de ser trasladado al Escuadrón 29, que utilizaba el caza Airco D.H.2 *(Bruce Robertson).*

junio, el Cabo J. H. Waller, el tirador del avión del alférez G. R. McCubbin, derribó y mató al primer gran as alemán de la guerra, el Leutnant Max Immelmann, que todavía era el segundo por detrás de Boelcke. McCubbin fue otro piloto que tampoco estaba destinado a convertirse en as.

Posteriormente, durante aquel mismo mes, las unidades de Nieuport Scout lanzaron una serie de ataques contra las líneas de globos de observación alemanes antes del lanzamiento de la ofensiva en tierra. Atacaron estos blancos fuertemente defendidos con proyectiles Le Prieur, instalados en los montantes interplanares de los Nieuport, de tal forma que se disparaban eléctricamente. En dos días se derribaron ocho globos envueltos en llamas.

Los refuerzos y los reequipamientos continuaron tan rápidamente como fue posible, y a finales de junio los F.E.2d de la Royal Aircraft Factory, una evolución del diseño F.E. equipado con un nuevo motor de 250 CV, comenzó a llegar a Francia y pasó en primer lugar al Escuadrón 20. También llegaron las primeras unidades de un nuevo avión monoplaza de hélice propulsora de aspecto muy parecido al Airco D.H.2. Este avión, el F.E.8, se envió primeramente al Escuadrón 29 para sustituir a los escasos Nieuport 16 de esta unidad y para operar junto con los predominantes D.H.2.

La ofensiva del Somme comenzó el 1 de julio, fecha en la cual el RFC desplegó unos 81 aviones de exploración monoplaza, aunque sólo seis de ellos fueron Nieuport 17, considerados de forma general como los mejores aviones disponibles. Durante este día inicial, el Cte L. W. B. Rees del Escuadrón 32 realizó un ataque en solitario contra diez biplazas alemanes que le valdría la concesión de la Cruz Victoria.

La ofensiva trajo consigo una considerable actividad en el aire y los nuevos Sopwith del Escuadrón 70 en particular consiguieron varios éxitos, en especial en los enfrentamientos durante las escoltas de los *Elephant* de Martinsyde del Escuadrón 27 en las incursiones de bombardeo. Los Nieuport también estuvieron muy activos y un joven teniente del Escuadrón 11, de nombre Albert Ball, comenzó a acumular un buen número de reclamaciones pilotando estos aviones. Los D.H.2 se mantuvieron en primer pla-



Este caza Albatros D.I del Leutnant Buettner de la *Jasta* Boelcke se vio obligado a descender por detrás de las líneas británicas el 1 de diciembre de 1916. Reparado y revisado con distintivos británicos en lugar de los alemanes, este aeroplano se utilizó para su evaluación y uno de los pilotos que lo utilizó fue J. T. B. McCudden *(Bruce Robertson).*

no y el 21 de julio el Escuadrón 24 reclamó nueve victorias de los 25 aviones enemigos que se encontró durante dos enfrentamientos. El Cap A. M. Wilkinson, que a finales de agosto se habría convertido en el exponente más relevante de este avión, tuvo una gran presencia en aquel periodo con diez victorias en su haber.

A pesar de estos éxitos, los Morane del Escuadrón 60 habían resultado ser muy vulnerables y tan abundantes fueron las bajas que a mediados de agosto resultó necesario retirar esta unidad del frente para reorganizarla. Para hacer esto, se trasladaron los Nieuport Scout y sus pilotos del Escuadrón 11 a esta unidad; el 11 se reequipó totalmente con los F.E.2b.

Aunque por entonces el RFC ya lo tenía todo bajo control, la necesidad de más aviones de exploración estaba aumentando y otro "nuevo" modelo iba a estar disponible. Sin embargo, el nuevo avión no iba a resultar un éxito. El B.E.12 era simplemente una versión monoplaza del avión de reconocimiento, inherentemente estable, B.E.2c, con una ametralladora Vickers instalada en el lateral de la parte delantera del fuselaje y que disparaba por medio de un mecanismo de interrupción. El Escuadrón 19 llegó a St Omer con estos aviones en el mes de julio, mientras que el Escuadrón 21 de Fienvillers reemplazó sus R.E.7 biplazas por estos aviones. Esta experimentada unidad obtuvo unos cuantos éxitos iniciales con este avión, pero básicamente resultó un completo fracaso. Unos cuantos se enviaron al Escuadrón 17 en Oriente Próximo para complementar a los B.E.2; esta unidad también recibió unos pocos Bristol Scout D y Nieuport Scout en aquella época para facilitar la formación de una escuadrilla de caza en esta zona. Otros B.E.12 se mantuvieron en Inglaterra para la defensa local contra las incursiones de los Zeppelin. El único piloto que logró algo destacable con el infortunado B.E.12 fue el Cap G. W. Murlis-Green del Escuadrón 17, que presentó seis reclamaciones mientras pilotó estos aviones.

La primera unidad completa de F.E.8, el Escuadrón 40, llegó a Francia en agosto después de varios retrasos en la introducción completa de este avión en el servicio en el frente debido a problemas técnicos iniciales. Mientras tanto, a finales de julio, los Sopwith 1½ Strutter del Ala Naval 3 se trasladaron muy al sur, a la zona francesa del frente para emprender ataques de bombardeo estratégico sobre Alemania.

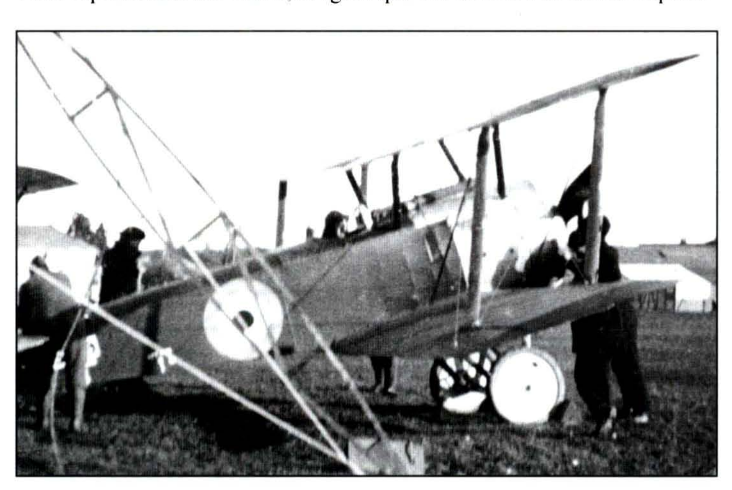
Los alemanes analizaron rápidamente el renovado éxito aliado e intentaron contrarrestarlo. Se desarrollaron rápidamente tres nuevos aviones de exploración biplanos para sustituir a los cada vez menos eficaces Fokker

Eindecker. El primero de ellos, el Fokker D.III, estaba impulsado por un motor giratorio enfriado por aire, mientras que en los otros dos (el Halberstadt D.II y el Albatros D.I) se instalaron motores enfriados por agua. Los aparatos Fokker y Halberstadt llevaban generalmente una única ametralladora de tiro a vanguardia (en algunos Fokker se instalaron dos), pero los Albatros llevaban dos ametralladoras como equipamiento básico, una mejora notable en la potencia de fuego.

Por entonces también se formaron nuevas unidades de combate conocidas como *Jagdstaffeln (Jasta,* escuadrillas de caza), la primera de las cuales llegó al frente como *Jasta* 2, bajo el mando de Oswald Boelcke. Este último reclamó su 20ª victoria el 2 de septiembre, y 15 días después mandó su unidad al completo en una acción por vez primera durante la Batalla de Flers-Courcelette. Los resultados fueron extremadamente negativos para el RFC: de los ocho B.E.2 del Escuadrón 12 y los seis F.E.2b del Escuadrón 11 que se encontraron, derribaron a dos de los primeros y cuatro de los últimos; una de estas victorias fue a parar a Manfred von Richthofen, en aquel momento nuevo en los vuelos de exploración pero que pronto sería conocido como el *Barón Rojo,* probablemente el piloto de caza más famoso del mundo. En septiembre, el total de Boelcke llegó a 29 y resultaba evidente que el periodo de supremacía del RFC se enfrentaba a un serio desafío, especialmente los escuadrones de B.E.12.

En Inglaterra se estaban realizando nuevos y rápidos avances. Cuando llegó el otoño, una unidad que formaba parte de lo que se conocía como la Escuadrilla de Defensa de Dover de la RNAS, el Escuadrón Naval 2, dispuso de un nuevo avión de exploración Sopwith, que rápidamente recibió el nombre oficioso de Pup. El nuevo Pup, un avión delicioso de pilotar, representaba la vanguardia del diseño británico de la época; se trataba de un biplano de tracción con motor giratorio, adaptado con una única ametralladora Vickers de tiro a vanguardia, que era tan rápido como ágil. Suministrado también al Ala Naval 1 de Dunquerque, se unió a los Nieuport que se habían facilitado a esta unidad y rápidamente entró en acción. Allí fue donde demostró sus posibilidades con un estilo convincente; los pilotos que utilizaron este nuevo avión reclamaron ocho victorias entre el 24 de septiembre y el 30 de octubre.

El Sopwith era claramente superior al nuevo Fokker D.III, que desapareció rápidamente del frente, al igual que los nuevos aviones de explora-



El Sopwith Pup, denominado de esta forma como resultado de la impresión que daba de ser el vástago del $1^1/_2$ Strutter, fue uno de los primeros y auténticos cazas británicos con éxito. Este modelo entró en servicio a finales del verano de 1916 y, aunque armado con sólo una ametralladora sincronizada de 7,7 mm, demostró ser un destacado caza de combate aéreo como resultado de su agilidad *(Bruce Robertson).*

ción Halberstadt y Albatros. Los pilotos del RFC pronto solicitaron clamorosamente este avión.

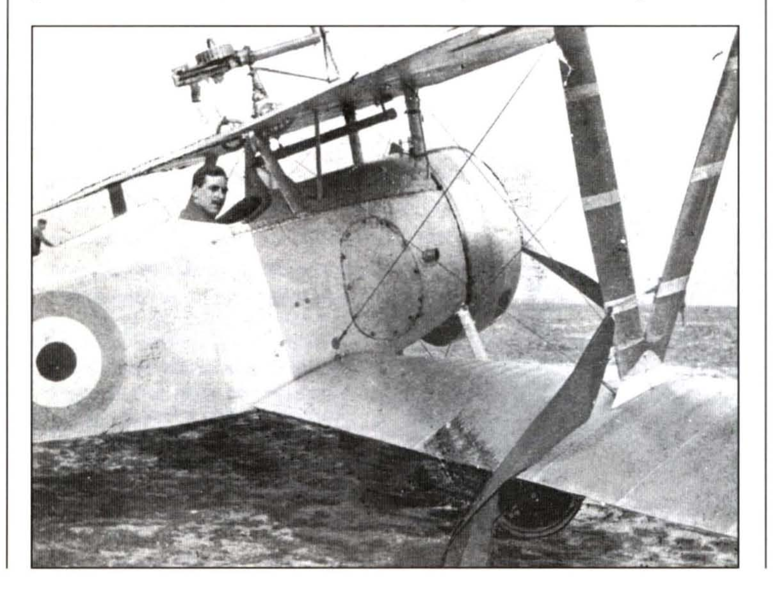
Sin embargo, mientras tanto, otras dos unidades del RFC habían llegado al frente. Una de ellas era el Escuadrón 41, equipado con los F.E.8, que se estaban quedando anticuados rápidamente; el otro era el Escuadrón 45 con los Sopwith 1½ Strutter. Aunque estos últimos ya eran superados en cierta medida por los Albatros D.I, y ciertamente por los D.II, que ya estaban entrando en acción, el Escuadrón 45 se convertiría en la unidad con más éxitos que utilizó estos aviones al reclamar 88 victorias durante los once meses siguientes. Hasta 13 de ellas le fueron reconocidas al Tte G. H. Cock y a sus tiradores antes de que él mismo resultara derribado y se convirtiera en prisionero de guerra en julio de 1917.



Superado como avión de exploración, el Sopwith 1½ Strutter se estableció como avión con base en buques de la RNAS y fue el primer avión biplaza que despegó de un buque de guerra británico.

En aquel periodo, los franceses también comenzaron la introducción de un nuevo avión de exploración, el SPAD S.VII. Este avión, que presentaba un motor enfriado por agua y una única ametralladora, comenzó rápidamente a sustituir a los Nieuport en las primeras *escadrilles de chasse* (escuadrillas de caza). El Escuadrón 60 probó un SPAD, pero como los británicos pretendían equipar sus unidades de Nieuport con otros modelos de Inglaterra en un futuro próximo, no se realizó ningún pedido inicial de estos aviones y, como consecuencia, el Nieuport siguió adelante durante algún tiempo más con el RFC.

A pesar de la presencia de los nuevos aviones de exploración alemanes de mayor rendimiento, los biplazas 1½ Strutter y los F.E.2d lograron mantenerse, debido sobre todo a la presencia de los observadores/tiradores con sus ametralladoras móviles. Sin embargo, en aquella época los D.H.2, los F.E.8, los B.E.12 y los modelos más antiguos de reconocimiento del cuerpo (sobre todo los B.E.2) comenzaron a sufrir muchas bajas a manos de las nuevas *Jastas*. Sólo los Nieuport 17 y los Sopwith Pup fueron capaces de afrontar los desafíos en términos aproximadamente iguales.



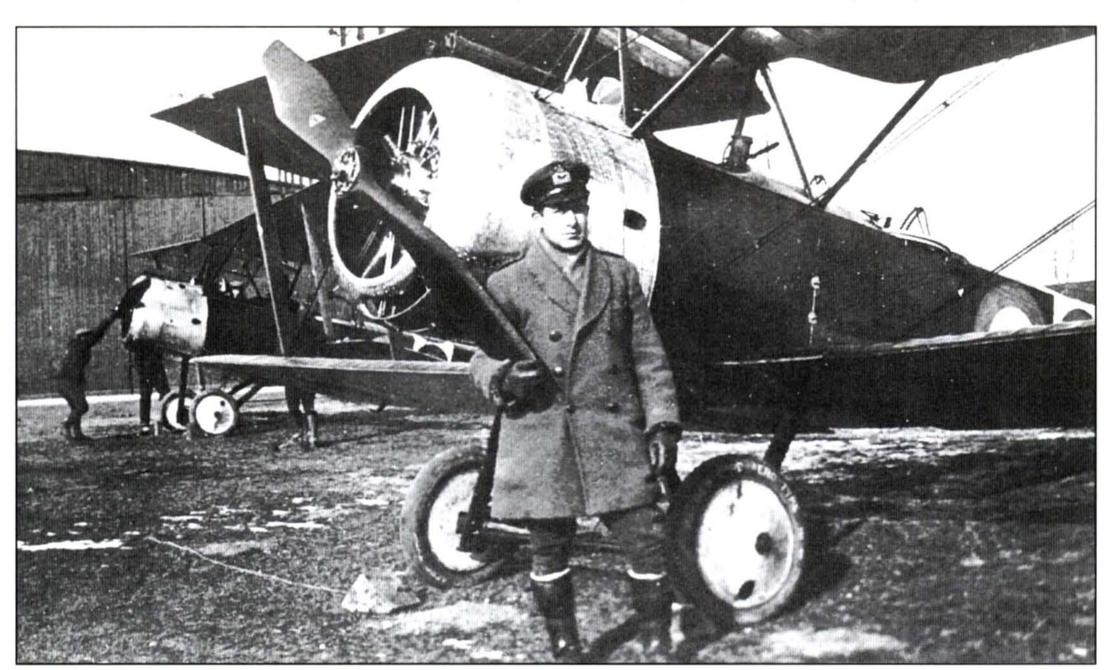
El Nieuport Nie.17 fue un caza sesquiplano recortado que los británicos no utilizaron en grandes cantidades, pero que a los pilotos gustó muchísimo ya que preferían la agilidad al funcionamiento enérgico y a una buena potencia de fuego. Muchos reputados pilotos "cazaglobos" utilizaron este modelo *(Bruce Robertson).*

A pesar de esto, los alemanes todavía sufrieron bajas abundantes en determinados momentos y el 28 de octubre perdieron a su mejor as hasta la fecha. Dos días antes Oswald Boelcke había reclamado su 40ª victoria, pero cuando se preparaba para enfrentarse a los D.H.2 del Escuadrón 24, colisionó con un compañero piloto y murió al caer. Al igual que hizo con ocasión de la muerte de Immelmann, el RFC lanzó una corona de laurel como tributo por la desaparición de aquel valiente enemigo.

Por aquella época, la propia "estrella" del RFC, Albert Ball, reclamó su 31ª victoria, pero estaba a punto de ser enviado a casa de permiso. En Inglaterra y a la edad de 20 años fue idolatrado por la prensa, el primer piloto británico que recibió tal adulación. Esto no era sorprendente ya que mientras que los franceses y los alemanes ya se habían dado cuenta rápidamente del valor de la propaganda que se obtenía mediante la divulgación de las hazañas de sus pilotos más destacados, y el punto hasta el que se podía reforzar el interés y el apoyo de la opinión pública en la aviación de esta forma, este tipo de aproximación quedaba bastante alejado de la ética de las Fuerzas Armadas británicas. De esta forma, mientras nombres como Boelcke, Von Richthofen y el gran as francés Georges Guynemer se convirtieron en héroes nacionales y en nombres muy conocidos, las autoridades británicas intentaron en la medida de lo posible no divulgar información similar. Sólo cuando algún acontecimiento como la concesión de la Cruz Victoria u otra condecoración importante hacía la divulgación inevitable, entonces la opinión pública se enteraba de los nombres. Esencialmente siempre que era posible, el RFC, e incluso en mayor medida la RNAS, hija como era del Servicio Secreto, se mantenían como ejércitos desconocidos para el público en general.

Tan catastróficas fueron las bajas entre las unidades de B.E.12, que a lo largo de septiembre de 1916 el general Trenchard se vio obligado a ordenarles que dejaran de operar como cazas y que en su lugar volaran como bombarderos para evitar su aniquilación total. Tan preocupado estaba el RFC

El Sopwith 1½ Strutter logró inicialmente la iniciativa en combate, pero fue rápidamente superado por los aviones de exploración alemanes Albatros y Halberstadt. No obstante, disfrutó de un amplio servicio en la Real Aviación Naval. El alférez de fragata J. J. Malone, de pie delante de un Sopwith 1½ Strutter en 1916, fue un canadiense que consiguió 20 victorias con el Escuadrón 3 de la RNAS *(Bruce Robertson).*



en relación con la extensión de la superioridad que los alemanes estaban estableciendo en aquella época, que se realizó una solicitud de ayuda a la Marina. Afortunadamente, ésta ya estaba prevista dado que la RNAS había emprendido un programa de ampliación de sus aviones de exploración y combate y durante los dos últimos meses del año se formaron varias unidades, en su mayoría desde dentro de las formaciones existentes.

En Furnes, el Escuadrón "A" se convirtió entonces en el Escuadrón Naval 1, equipado inicialmente con los Nieuport 17 y con los Bristol Scout C, mientras que en el campo de aviación de St. Pol en Dunquerque el Escuadrón "C", equipado de la misma forma, se convirtió en el Escuadrón Naval 3. En Coudekerque, el Escuadrón "A" del Ala 5, equipado todavía con los 1½ Strutter, se convirtió en el Escuadrón Naval 4, mientras que en Dover se formó el Escuadrón Naval 6, que se trasladó a Petite Synthe en diciembre con los Nieuport. El Escuadrón Naval 8 se formó en St. Pol, para colaborar específicamente con el RFC, con personal seleccionado de las Alas 1, 4 y 5; esta unidad se equipó con una escuadrilla de Nieuport, una de Pup y una de 1½ Strutter. Esta unidad fue enviada a Vert Galant en el frente occidental en octubre, y a mediados de noviembre algunos Pup más sustituyeron a los 1½ Strutter; antes de que finalizara el año los Nieuport fueron igualmente sustituidos cuando ya habían reclamado 20 victorias. Desde este momento en adelante, las unidades de exploración navales comenzaron a desempeñar un papel cada vez más importante en los combates sobre el frente occidental.

El 18 de noviembre de 1916 el Ejército de Tierra británico lanzó el último de sus desesperados y costosos ataques en el frente del Somme, mientras que cinco días después el RFC sufrió la pérdida de su primer as cuando el Cte Hawker murió al ser derribado durante un clásico combate aéreo con Manfred von Richthofen, convirtiéndose en la 11ª victoria de este último. Esta acción pareció establecer el escenario de lo que iba a llegar en el transcurso del nuevo año de 1917.



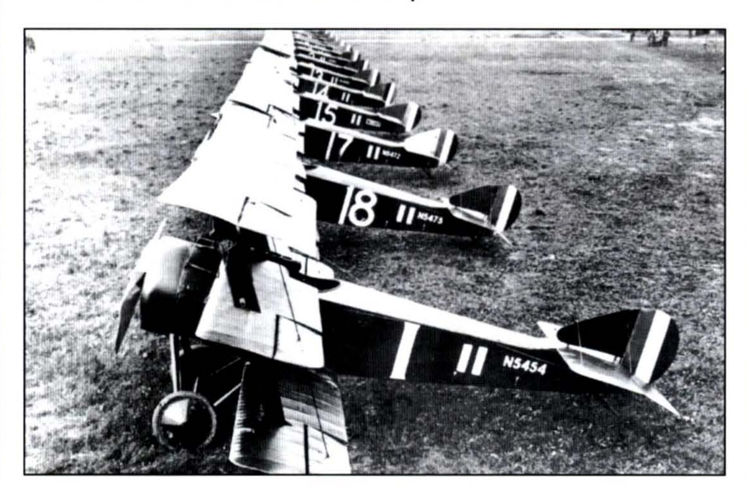
El as australiano Tte R. S. Dallas, del Ala Naval 1, posa junto a un Nieuport Modelo 11 *Bebe*. Dallas reclamó sus tres primeras victorias (de un total final de 32) pilotando los Nieuport Scout en 1916 *(Colección de Norman Franks)*.

1917: SIN PAUSA

El invierno de 1916-1917 trajo consigo un alto en las operaciones importantes en tierra y, como consecuencia, la presión de la actividad aérea también amainó. En ambos lados de las líneas los combatientes intentaban ampliar el tamaño y la calidad de sus fuerzas, especialmente de las pertenecientes a sus respectivas aviaciones, como preparativo para la renovada actividad que seguramente la primavera traería.

A finales de 1916, el RFC recibió sus primeros Sopwith Pup, que fueron enviados al nuevo Escuadrón 54 que llegó a Francia antes de que finalizara el mes de diciembre. A esta unidad le siguió en enero el Escuadrón 43, la tercera y última unidad que se formó de $1\frac{1}{2}$ Strutter. Mientras tanto, tras su aparición con éxito en el frente occidental, el Escuadrón Naval 8 se retiró posteriormente a St. Pol y su lugar fue ocupado por el Escuadrón Naval 3. Esta última unidad también se había actualizado ya con los Pup, al igual que el Escuadrón Naval 4.

La retirada del Escuadrón Naval 8 iba a permitir su reequipamiento con un nuevo y excelente avión, el Sopwith triplano. Se trataba esencialmente de un Pup con un ala adicional añadida y con un motor más potente. Su único defecto era que su armamento todavía quedaba limitado a una sola ametralladora, pero la maniobrabilidad que ofrecía el ala adicional iba a resultar inigualable. Originalmente diseñado y fabricado para la Marina, fue encargado en principio tanto por la RNAS como por el RFC. No obstante, las autoridades británicas ya habían decidido un tanto tarde encargar los SPAD S.VII también para las dos aviaciones, tanto a constructores franceses como por medio de la fabricación con licencia en Gran Bretaña. Para racionalizar los equipos y facilitar la formación del máximo número de unidades y llevarlas al frente en el tiempo más breve posible, se negoció un acuerdo entre las aviaciones que permitió a la RNAS recibir todos los triplanos que se fabricaron, mientras que el RFC asumió todos los SPAD. Por consiguiente, tanto el Escuadrón Naval 8 como el 1 se reequiparon entonces con el nuevo avión durante el mes de febrero, y a la primera de estas unidades se le unió el Escuadrón Naval 3 en el frente occidental a mediados de aquel mes.



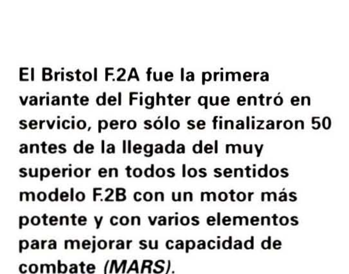
El Escuadrón 1 de la Real Aviación Naval fue un destacado exponente del Sopwith triplano, que entró en servicio en febrero de 1917 y que disfrutó de una corta pero muy fructífera carrera. El N5454 al fondo era el aparato de R. P. Minifie, que finalizó la guerra como capitán de la RAF con 21 victorias *(Bruce Robertson)*.



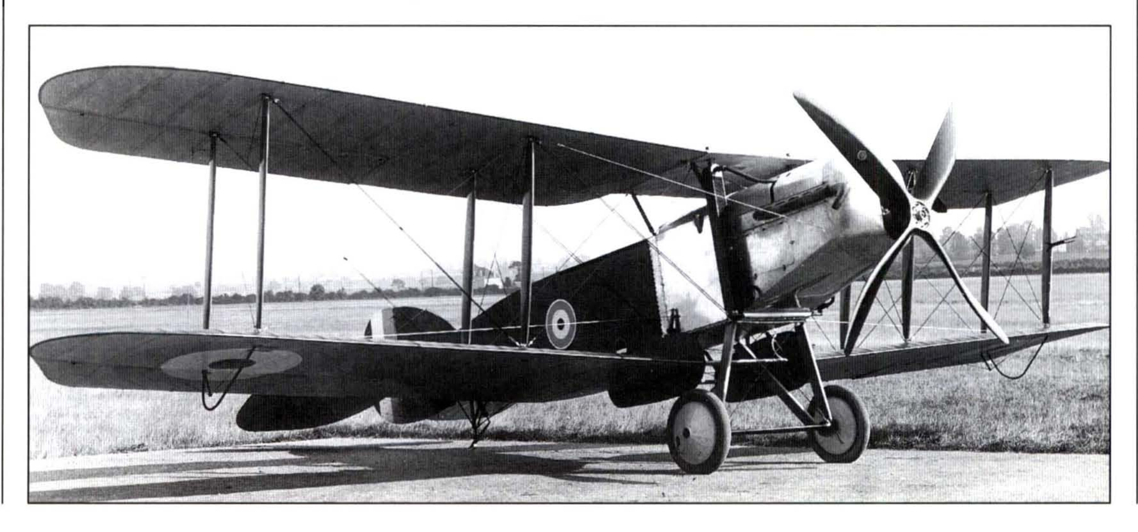
Ésta fue la primera unidad del SPAD S.VII fabricada bajo licencia en el Reino Unido por L. Blériot Aeronautics en Brooklands y por Mann, Egerton & Co. Ltd en Norwich. Aunque tenía la misma robustez que su equivalente francés, el S.VII de fabricación británica tenía un rendimiento inferior, incluida una velocidad de unos 19 a 32 km/h menos. Los S.VII fueron utilizados en vuelos operativos por los Escuadrones 19, 23 y 60 en el frente occidental, y por uno y dos escuadrones en Palestina y Mesopotamia, respectivamente *(Bruce Robertson)*.

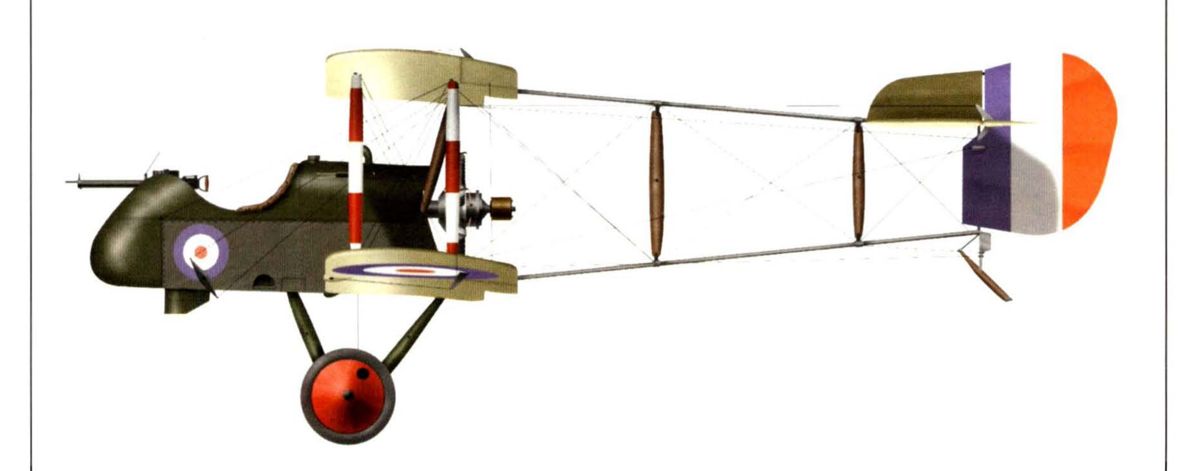
El 8 de marzo apareció otro nuevo modelo en Francia con la llegada del Escuadrón 48, el primero en utilizar el Bristol F.2A, un nuevo caza de reconocimiento biplaza, que pronto sería conocido por todos como el Bristol Fighter; el avión había sido diseñado para desempeñar una función similar a la del 1½ Strutter del RFC, pero ofrecía un rendimiento notablemente superior. A los cuatro días también llegó el Escuadrón 66, equipado con más Pup, mientras que en última instancia el Escuadrón 29 cambió sus desgastados y anticuados D.H.2 por los Nieuport 17. Sin embargo, el 9 de marzo los igualmente desfasados F.E.8 sufrieron una derrota importante cuando la *Jasta* 11 de Von Richthofen atacó a nueve de estos aviones del Escuadrón 40. Cinco fueron derribados y todos los demás sufrieron daños. Como consecuencia, esta unidad se reequipó apresuradamente con los Nieuport. El único piloto que logró un cierto grado de éxito con el anticuado F.E.8 fue el Tte E. L. Benbow, que reclamó ocho victorias mientras pilotó este avión.

Sin embargo, no fueron únicamente los modelos más antiguos los que sufrieron mucho ya que el 5 de abril los Albatros D.II de la *Jasta* 11 interceptaron a los nuevos Bristol Fighter del Escuadrón 48, mandados por el Cap W. Leefe Robinson (Cruz Victoria), y cuatro fueron derribados, incluido el del jefe de la formación. Debido a esta victoria fácil Von Richthofen informó negativamente sobre el nuevo avión. Esto resultaría un error ya que no fue el avión, sino la táctica utilizada, lo que provocó el problema. Leefe Robinson había sido hasta hacía poco un piloto de la



El Bristol F.2A fue la primera variante del Fighter que entró en servicio, pero sólo se finalizaron 50 antes de la llegada del muy superior en todos los sentidos modelo F.2B con un motor más potente y con varios elementos para mejorar su capacidad de combate *(MARS)*.





Airco D.H.2, pilotado por el Cte L. G. Hawker, del Escuadrón 24 del RFC, 1916

Lanoe Hawker, el primer as del RFC, ya había reclamado su última victoria cuando se le pidió que formara el Escuadrón 24, la primera unidad de exploración y combate con monoplazas del RFC, equipada con los aviones de hélice propulsora D.H.2. Todas las reclamaciones de Hawker fueron con otros modelos de aviones.



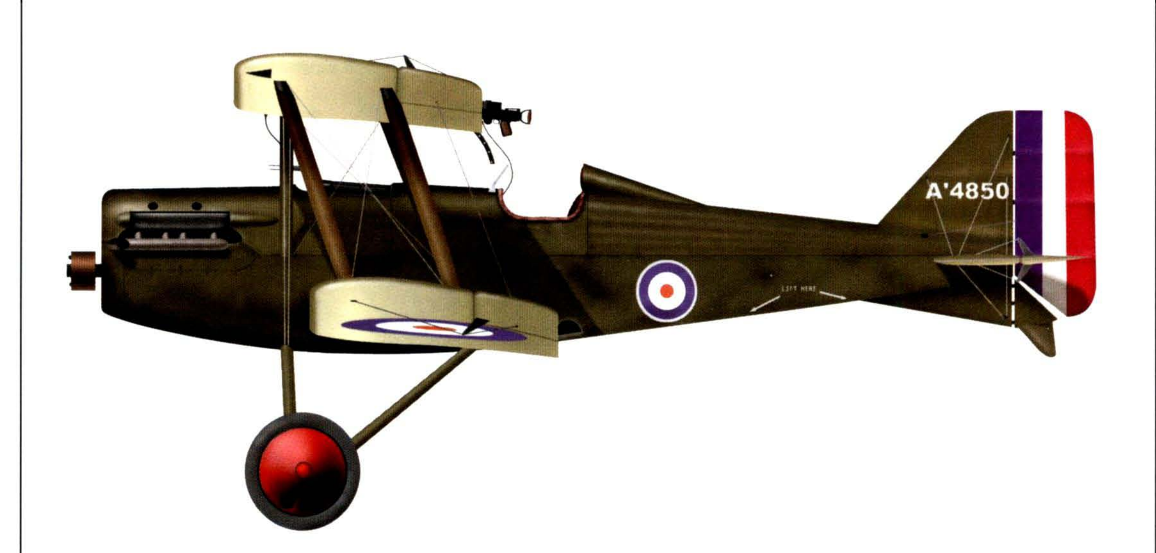
Bristol Scout 5312, pilotado por el Tte Albert Ball, del Escuadrón 11 del RFC, mayo de 1916

Albert Ball fue destinado al Escuadrón 11 el 7 de mayo de 1916. El 16 de mayo, nueve días después, reclamó la primera de sus 44 victorias pilotando este Bristol Scout sobre la zona de Givenchy-Beaumont.



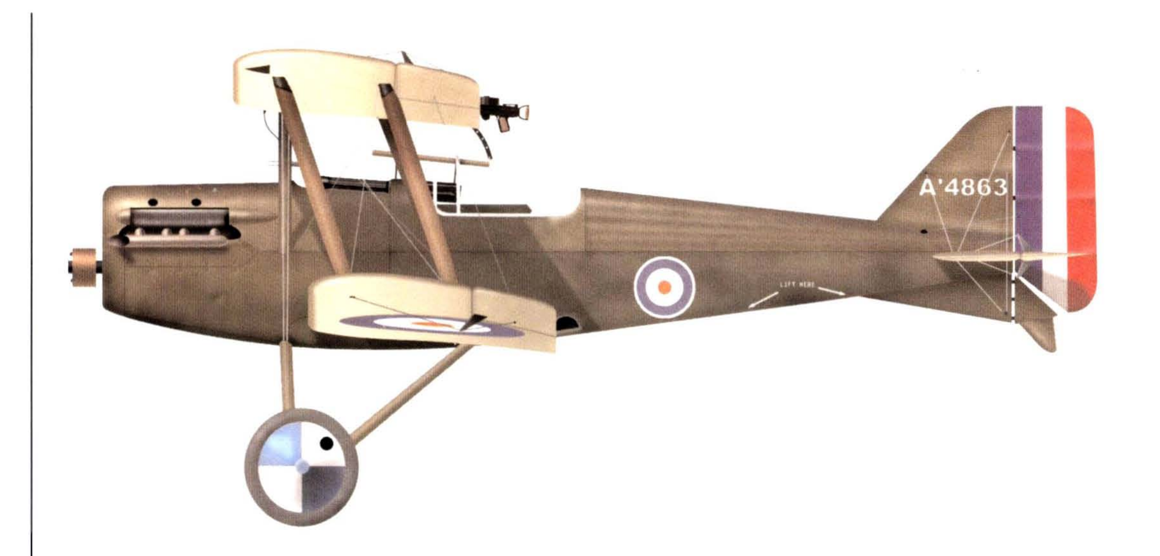
Sopwith Pup N5182, pilotado por el Cap R. A. Little, del Escuadrón Naval 8 de la RNAS, finales de 1916

Robert Little, de origen australiano, consiguió sus cuatro primeras reclamaciones con este Sopwith Pup en noviembre y diciembre de 1916. Fue el as australiano con mejores resultados de la guerra, con un total final de 47.



S.E.5 A4850, pilotado por el Cap Albert Ball del Escuadrón 56 del RFC, abril de 1917

El Escuadrón 56 fue el primero en llevar los nuevos S.E.5 Scout de la Royal Aircraft Factory al combate tras llegar a Francia el 7 de abril de 1917. Albert Ball reclamó 11 de sus 44 victorias pilotando los S.E.5 con el Escuadrón 56. Las cuatro primeras se produjeron en abril de 1917 con este avión, el A4850.



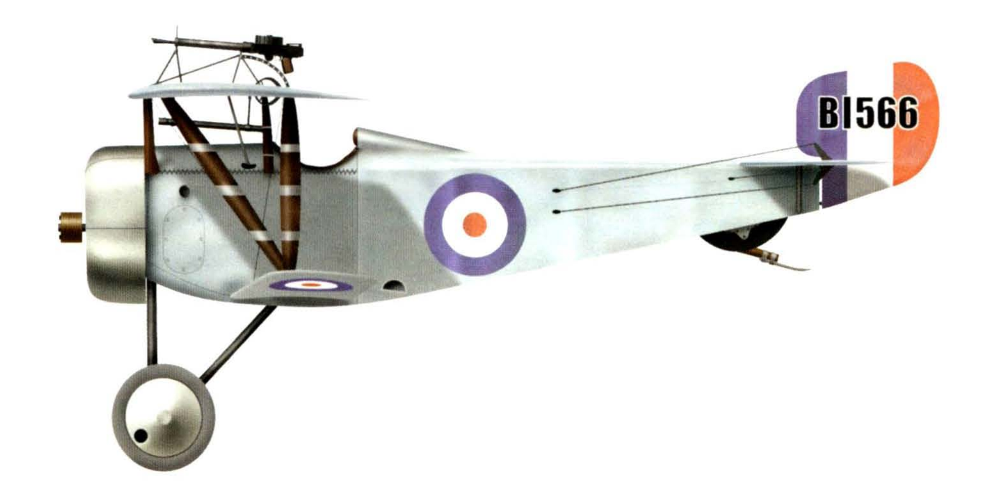
S.E.5 A4863, pilotado por el Tte G. G. C. Maxwell, del Escuadrón 56 del RFC, abril de 1917

El teniente, posteriormente Cte, Gerald Maxwell llegó al Escuadrón 56 cuando éste se estaba formando y pilotó los nuevos S.E.5 Scout en la escuadrilla "A" de Albert Ball. Reclamó la primera de sus 26 victorias con el A4863 el 24 de abril.



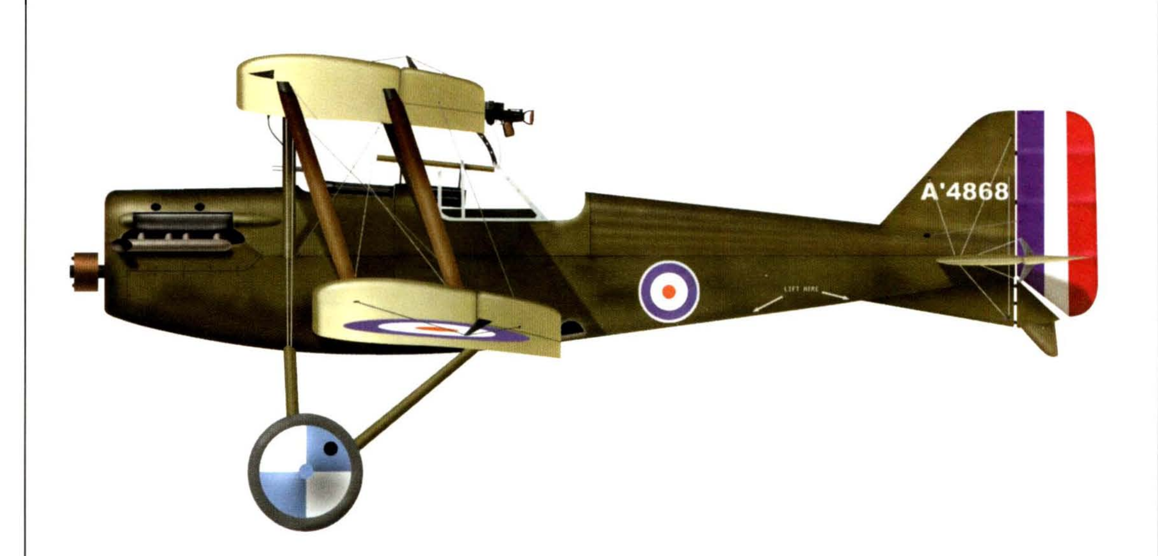
S.E.5 A4862, pilotado por R. T. C. Hoidge, del Escuadrón 56 del RFC, comienzos del verano de 1917

El teniente canadiense Hoidge fue otro futuro as que voló con el Escuadrón 56 cuando éste llegó a Francia en abril de 1917. Reclamó las primeras ocho de sus 28 victorias pilotando este avión. Todo su total excepto una victoria lo reclamó mientras prestó sus servicios con esta unidad.



Nieuport Nie.17 B1566, pilotado por el Cap W. A. *Billy* Bishop, del Escuadrón 60 del RFC, 1917

El legendario pero controvertido ganador de la Cruz Victoria William A. *Billy* Bishop presentó 29 de sus 72 reclamaciones pilotando el B1566, con el Escuadrón 60, entre abril y julio de 1917. Bishop, de origen canadiense, fue el as británico y del Imperio con mejores resultados de la guerra.



S.E.5 A4868, pilotado por el Tte A. P. F. Rhys Davids, del Escuadrón 56 del RFC, mayo de 1917

Arthur Rhys Davids, vencedor del gran as alemán Werner Voss, reclamó las primeras seis de sus 25 victorias con el A4868 en mayo de 1917. Rhys Davids murió en última instancia al ser derribado por el Leutnant Karl Gallwitz, de la *Jasta* Boelcke, el 27 de octubre de 1917.



Sopwith Triplano N5493, pilotado por el Cap R. A. Little, del Escuadrón Naval 8 de la RNAS, julio de 1917

Robert Little reclamó sus cuatro primeras victorias pilotando los Sopwith Pup. Posteriormente, se actualizó con los triplanos. Antes de julio de 1917 había reclamado 24 victorias con los triplanos, de las cuales 20 las logró pilotando el N5493, su segundo aparato.



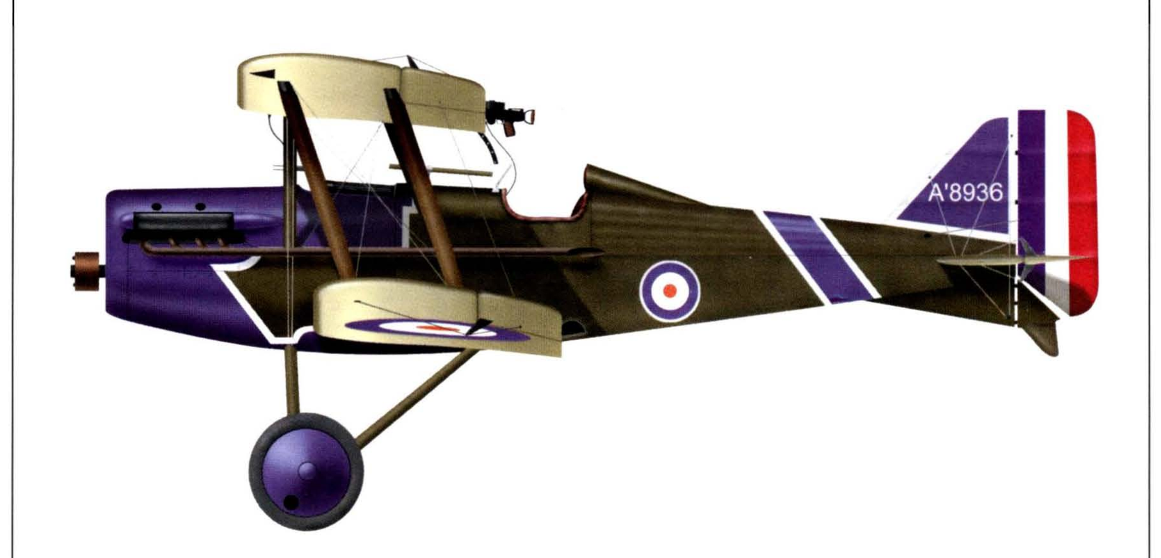
Sopwith triplano N5487, pilotado por el alférez de fragata W. H. Alexander, del Escuadrón Naval 10, RNAS, comienzos del verano de 1917

El alférez de fragata Alexander, un miembro canadiense de la *Escuadrilla Negra* del Escuadrón Naval 10, reclamó sus ocho victorias con los Sopwith triplanos en junio-julio de 1917 con el N5487. Posteriormente, añadió 15 más pilotando los Camel.



Bristol F.2B Fighter F4336, pilotado por el Cap A. E. McKeever

Andrew McKeever fue el exponente de más éxito del Bristol F.2B Fighter. Desde junio a noviembre de 1917 reclamó 31 victorias mientras prestaba sus servicios en el Escuadrón 11 del RFC. Parece que el F4336 fue un avión que él pilotó posteriormente a la guerra, después de su salida del frente.



S.E.5a A8936, pilotado por el Cap W. A. *Billy* Bishop, del Escuadrón 60 del RFC, verano de 1917

Billy Bishop comenzó a pilotar los S.E.5a con el Escuadrón 60 en el verano de 1917. Llegaría a reclamar 11 victorias con el A8936 en julio y agosto, antes de regresar al Reino Unido con un total de 47.



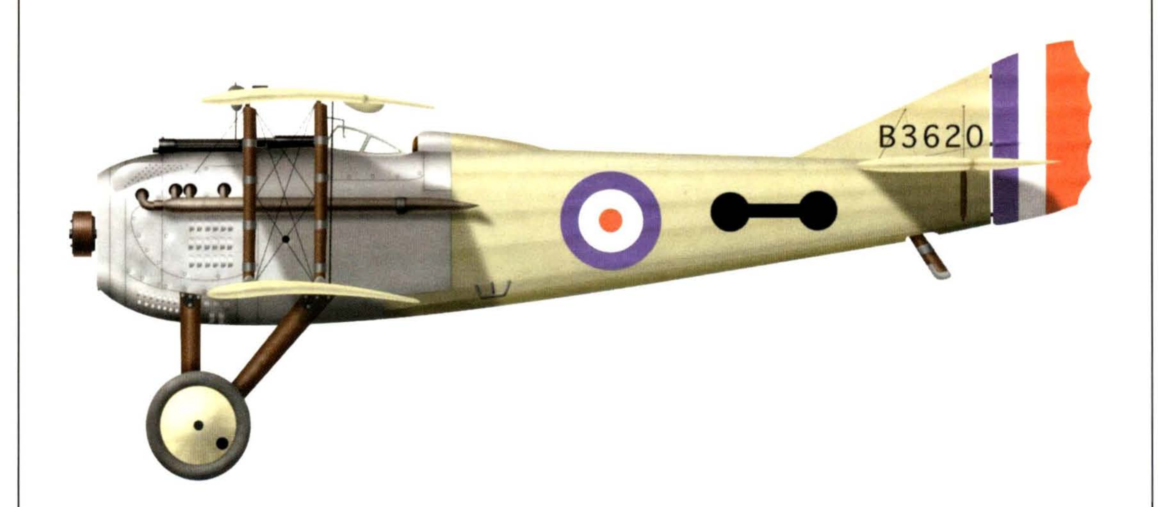
Airco D.H.5 A9165, pilotado por el Tte H. W. Woollett, del Escuadrón 24 del RFC, verano de 1917

Henry Woollett ya había reclamado una victoria con un D.H.2 en abril antes de reclamar de la segunda a la quinta victorias con el A9165 en julio y agosto de 1917. Reclamó otras 30 victorias volando con el Escuadrón 43 en 1918.



Sopwith triplano N533, pilotado por el teniente de navío R. Collishaw, del Escuadrón Naval 10 de la RNAS, julio de 1917

Raymond Collishaw reclamó 34 victorias pilotando los Sopwith triplanos con el Escuadrón Naval 10, en el que mandó su famosa *Escuadrilla Negra* de canadienses. Sus últimas dos reclamaciones con los triplanos las logró con el N533 el 27 de julio de 1917.



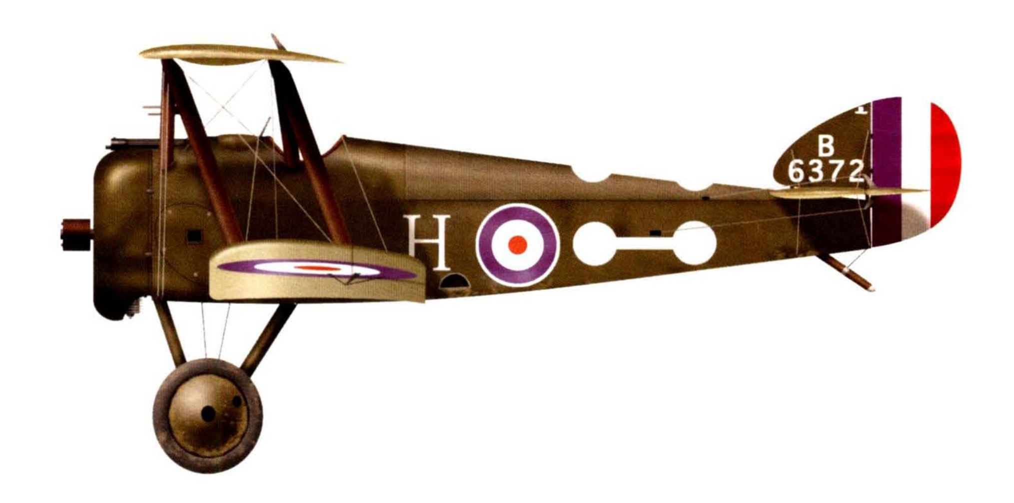
SPAD S.VII B3620, pilotado por el Tte A. A. N. D. *Jerry* Pentland, del Escuadrón 19 del RFC, finales del verano de 1917

Después de una victoria pilotando un B.E.2c, el teniente australiano *Jerry* Pentland reclamó nueve victorias pilotando los SPAD con el Escuadrón 19, siete de ellas con el B3620 en agosto y septiembre de 1917. El 26 de septiembre su avión fue alcanzado y Pentland resultó herido por un proyectil de artillería. Se recuperó y regresó a Francia en 1918 para reclamar otras 13, finalizando la guerra con un excelente total de 23.



S.E.5a B4863, pilotado por el Cap J. T. B. McCudden, del Escuadrón 56 del RFC, otoño de 1917

James McCudden, posiblemente el mejor as del RFC, se convirtió en tal en febrero de 1917 pilotando los D.H.2. Llegó a reclamar 50 de sus 57 victorias pilotando los S.E.5a con el Escuadrón 56, incluidos 40 biplazas, 21 de los cuales cayeron dentro de las líneas aliadas. De estos, nueve los logró con el B4863 en septiembre y octubre de 1917.



Sopwith Camel B6372, pilotado por el Cap M. *Bunty* Frew, del Escuadrón 45 del RFC, invierno de 1918

Tras haber pasado a formar parte del Escuadrón 45 en abril de 1917, Matthew *Bunty* Frew reclamó sus cinco primeras victorias con los Sopwith 1½ Strutter antes de actualizarse con los Camel. *Bunty* Frew pilotó el Camel B6372 en Italia con el Escuadrón 45, con el que reclamó las últimas siete de sus 23 victorias con este avión en enero y febrero de 1918.



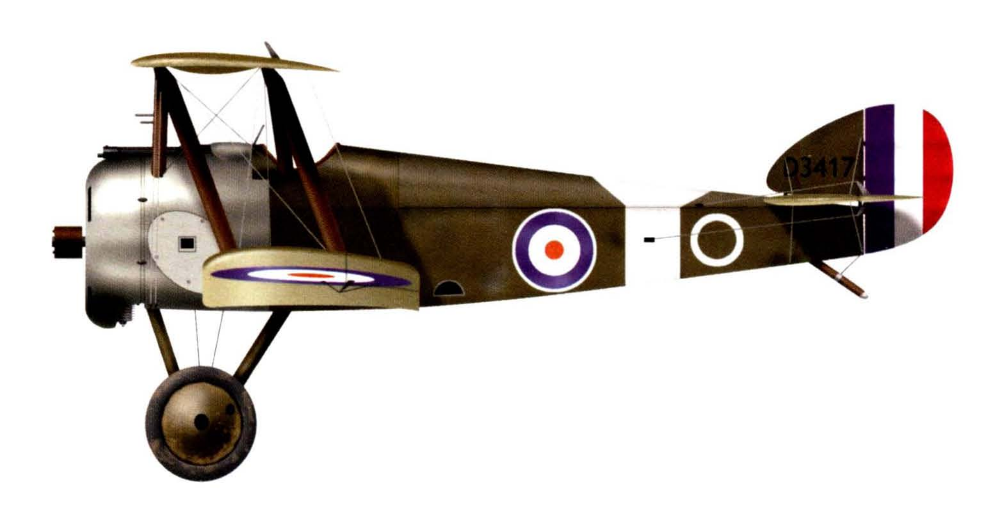
S.E.5a D276, pilotado por el Cap E. *Mick* Mannock, del Escuadrón 74 de la RAF, primavera de 1918

Edward *Mick* Mannock, con un registro ya de 16 en su haber, regresó al frente en abril de 1918 como jefe de escuadrilla del Escuadrón 74. Reclamó 17 de sus 36 victorias logradas entre el 12 de abril y el 16 de junio pilotando el D278, incluidas cuatro en un día, el 21 de mayo. Su registro final se confirmó en 61.



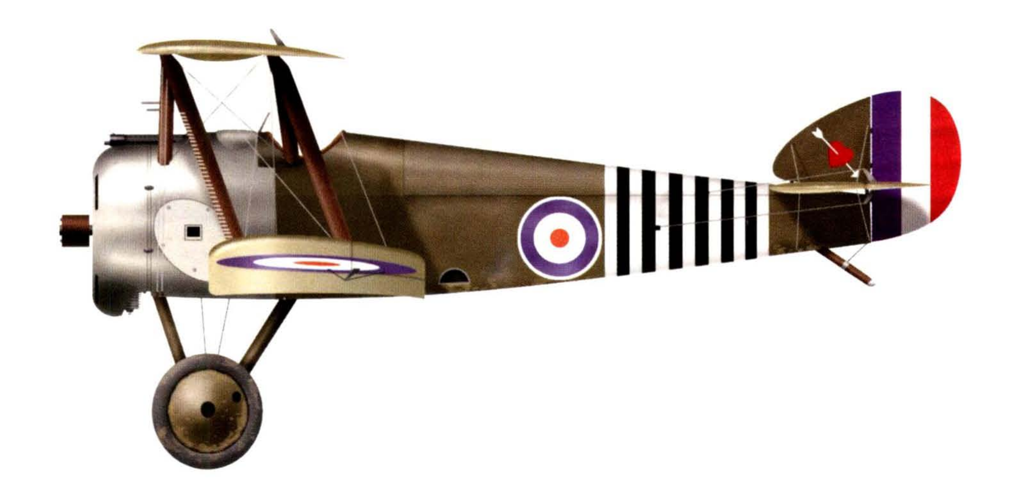
Sopwith Dolphin C4131, pilotado por el Cap W. M. Fry, del Escuadrón 23 de la RAF, primavera de 1918

El Cap Fry ya había reclamado nueve victorias pilotando los Nieuport y los SPAD antes de mediados de enero de 1918 cuando el Escuadrón 23 se reequipó con los Sopwith Dolphin. Presentó otras dos reclamaciones más con este nuevo modelo, la segunda de ellas con el C4131 el 11 de mayo de 1918.



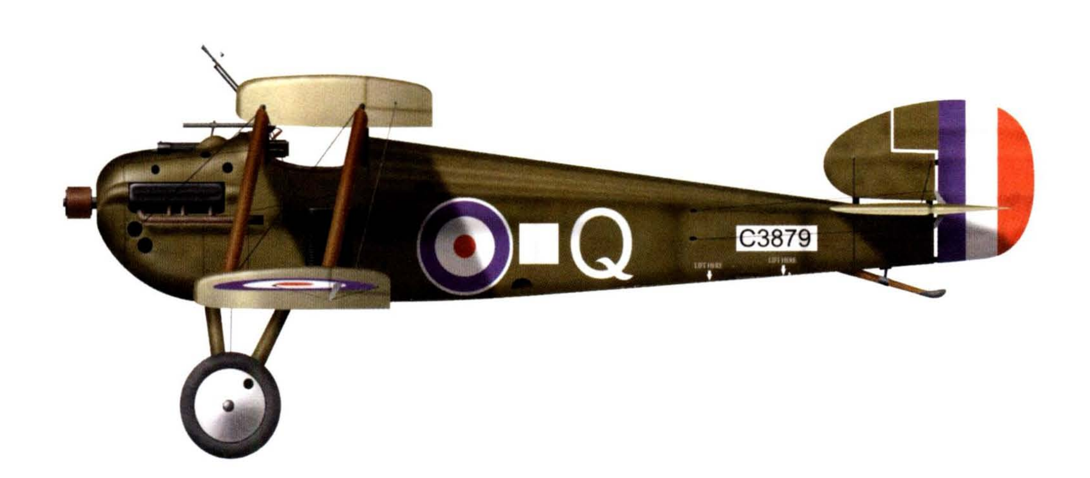
Sopwith Camel D3417, pilotado por el Tte L. H. *Titch* Rochford, por el Cte R. Collishaw y por el Cte T. F. Hazell, del Escuadrón 203 de la RAF, verano-otoño de 1918

El Camel D3417 disfrutó de una distinguida carrera con el Escuadrón 203 en 1918. Fue pilotado en primer lugar por *Titch* Rochford, que reclamó su 20ª y 21ª victorias con él a comienzos de junio. A continuación, se hizo cargo de él Raymond Collishaw, que reclamó las últimas 19 de sus 60 victorias en la I Guerra Mundial con él antes de septiembre. Por último, lo pilotó Tom Hazell cuando se convirtió en oficial al mando de esta unidad en octubre.



Sopwith Camel B6313, pilotado por el Cte W. G. Barker, de los Escuadrones 28, 66 y 139, octubre de 1917-septiembre de 1918

El mejor Camel de todos fue el B6313 que William Barker pilotó en Francia e Italia desde octubre de 1917 hasta septiembre de 1918. Después de prestar sus servicios inicialmente con el Escuadrón 28, este avión acompañó a su piloto al Escuadrón 66 y, posteriormente, al Escuadrón 139. Todas excepto cuatro de las 50 victorias de Barker las reclamó pilotando este aparato, convirtiéndolo así en el caza con más victorias de la guerra. A finales del verano de 1918 los distintivos que se colocaban en el avión taparon el número de serie, que antes había estado situado en la parte trasera del fuselaje. Ésta fue la única unidad conocida de un avión en la que se marcó el total de victorias durante la guerra, señalado por las pequeñas franjas horizontales blancas en un montante interplanar.



Sopwith Dolphin C3879 pilotado por el Cap R. B. Bannerman, del Escuadrón 79 de la RAF, octubre de 1918

El neozelandés Robert Bannerman, un as del Dolphin con muchos éxitos, reclamó 14 de sus 17 victorias con el C3879 entre el 3 de agosto y el 1 de noviembre de 1918.



Sopwith Snipe E8102, pilotado por el Cte W. G. Barker, del Escuadrón 201 de la RAF, octubre de 1918

William Barker se llevó consigo el E8102 a Francia en octubre de 1918 para permitir al piloto una breve experiencia renovadora de las condiciones allí existentes. El 27 de octubre fue derribado en un combate durante el cual a Barker se le reconoció posteriormente haber logrado sus últimas cuatro victorias antes de caer herido. Se le concedió la Cruz Victoria gracias a este enfrentamiento.



Sopwith Snipe E8050, pilotado por el Cap E. R. *Bow* King, del Escuadrón 4, Cuerpo de Vuelo Australiano, otoño de 1918

El Cap King fue el exponente más significativo del Sopwith Snipe durante su breve carrera, ya que reclamó siete victorias con el E8050 a finales de octubre/comienzos de noviembre de 1918 y finalizó la guerra con un total de 26 victorias.

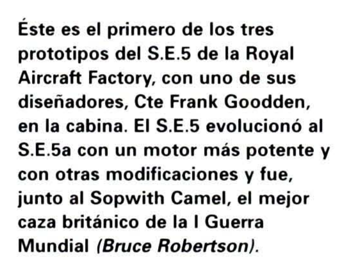


El Tte W. Leefe Robinson recibió la Cruz Victoria por derribar un Zeppelin en Cuffley, Hertfordshire, durante las primeras horas del 3 de septiembre de 1916. En abril de 1917 fue derribado por Von Richthofen y hecho prisionero. Murió en diciembre de 1919 poco después de su liberación.

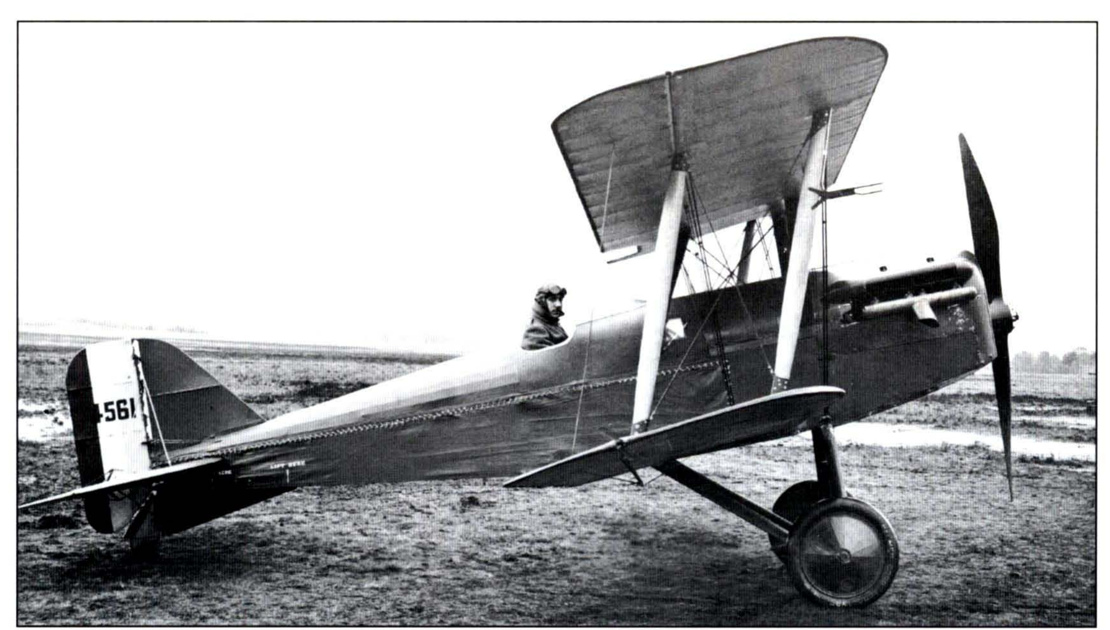
Defensa Local al que se le había concedido la Cruz Victoria por derribar un Zeppelin por la noche. Sin embargo, no tenía experiencia como combatiente aéreo. En contra del consejo de sus jefes de escuadrilla, incluido el antiguo piloto de los D.H.2, Alan Wilkinson, intentó utilizar los aviones como biplazas de reconocimiento normales en lugar de intentar utilizar su excelente rendimiento para combatir como monoplazas, pero con el beneficio añadido de los tiradores en el asiento trasero. Asimismo, ordenó que se retirará todo el aceite de las ametralladoras para evitar que se congelara por culpa del intenso frío en cotas altas a comienzos de la primavera. Cuando fueron atacados, ninguna de las ametralladoras Lewis de los tiradores funcionó. Leefe Robinson pasaría el resto de la guerra como prisionero, mientras que las demás escuadrillas del Escuadrón 48 pronto demostrarían cómo se "debían" pilotar los F.2A.

En aquella fase la Aviación alemana había aumentado su estructura hasta comprender 37 *Jastas*, la mayoría equipadas ya con los Albatros D.II, que se estaban reforzando entonces con los D.III más rápidos. Aunque inferiores en números totales, estas unidades poseían la ventaja del rendimiento sobre la mayoría de los aviones a los que se enfrentaban. Cuando los británicos abrieron la temporada de campañas de primavera con la Batalla de Arras, las *Jastas* de este frente comenzaron a infligir las bajas más importantes que sufrió el RFC en lo que se conocería como el *Abril Sangriento:* se perdieron 316 aviadores sólo durante ese mes.

Ya estaba en camino un aparato mejor, aunque más lentamente de lo que hubieran deseado las unidades del frente. El ocho de abril, el Escuadrón 56 llegó a Francia llevando al frente el primero de los nuevos aviones



Éste es el primero de los tres prototipos del S.E.5 de la Royal Aircraft Factory, con uno de sus diseñadores, Cte Frank Goodden, en la cabina. El S.E.5 evolucionó al S.E.5a con un motor más potente y con otras modificaciones y fue, junto al Sopwith Camel, el mejor caza británico de la I Guerra Mundial *(Bruce Robertson)*.

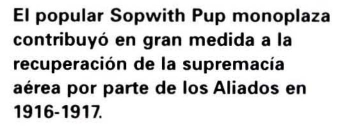




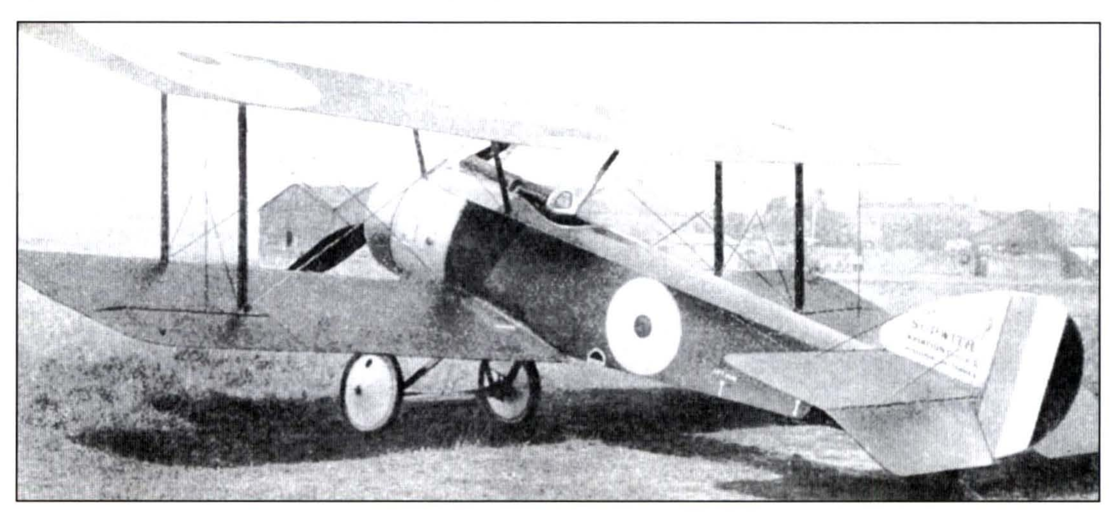
Antes de su muerte el 7 de mayo de 1917, Albert Ball había recibido la VC, la DSO (Orden de Servicios Distinguidos) con dos barras, la MC y varias condecoraciones extranjeras, y había acumulado 44 victorias mientras prestó sus servicios en los Escuadrones 13, 11, 8, 60, 29 y 56. Aquí se puede ver a Ball en la cabina de un S.E.5 del Escuadrón 56, un modelo que en principio no le gustó ya que él prefería la agilidad del Nieuport sesquiplano *(Bruce Robertson)*.

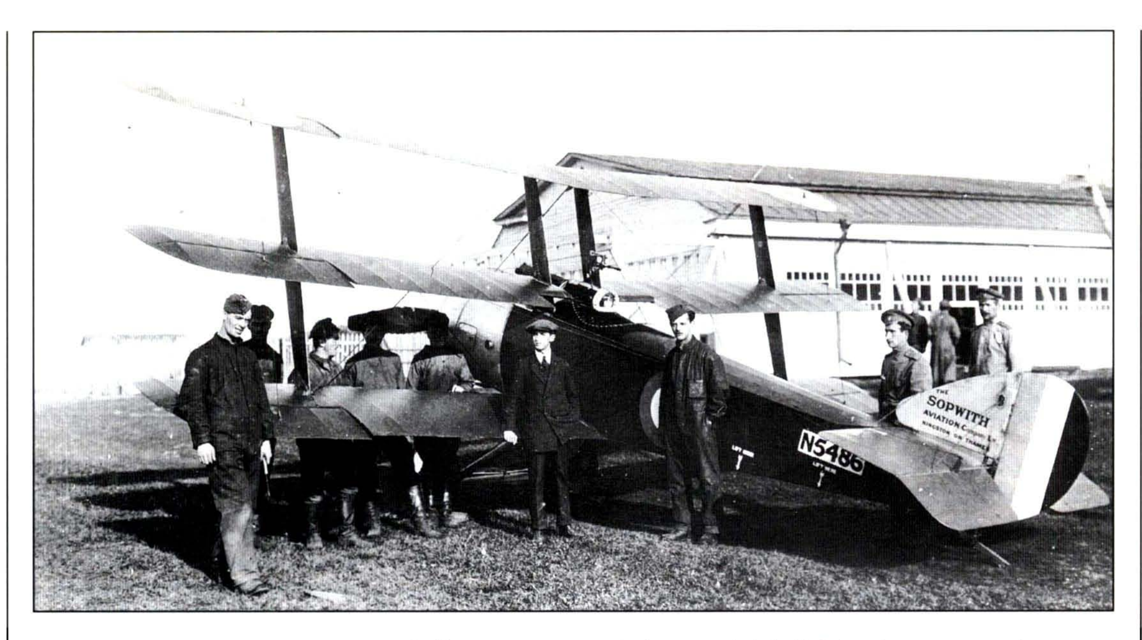
de exploración S.E.5 de la Royal Aircraft Factory. Propulsado al igual que el Albatros por un motor enfriado por agua, el S.E. fue el primer avión de exploración aliado que llegó al frente equipado con dos ametralladoras, en este caso una Vickers instalada por delante del piloto, sincronizada para disparar a través del arco de la hélice, y una Lewis en el ala superior. Los pilotos podían retrotraer esta última arma sobre su afuste Foster para volverla a alimentar, eliminar un encasquillamiento o disparar hacia arriba contra la panza de un avión por encima. Esta última posibilidad había sido aplicada con buenos resultados por varios pilotos de los aviones de exploración Nieuport, pero especialmente por el Cap Albert Ball, por entonces uno de los jefes de escuadrilla del 56 y todavía en aquel momento el piloto con más victorias del RFC con un buen margen.

También en aquella época el Escuadrón 19 intercambió sus casi inútiles F.E.12 por los primeros SPAD S.VII británicos y reanudó sus funciones de combate, mientras que el Escuadrón 6, que había utilizado los Nieuport 12 biplazas los sustituyó por los Sopwith Pup. En Coudekerque, en la costa, el Escuadrón Naval 4 sustituyó sus 1½ Strutter por más Pup en aquel periodo, mientras que el Escuadrón Naval 6 se trasladó a La



El popular Sopwith Pup monoplaza contribuyó en gran medida a la recuperación de la supremacía aérea por parte de los Aliados en 1916-1917.





Aunque armado con sólo una ametralladora sincronizada de 7,7 mm y con un funcionamiento relativamente modesto en términos absolutos, el Sopwith triplano reunía su considerable superficie de ala en tres pequeñas alas con una excelente velocidad de ascenso y una maniobrabilidad muy buena. La impresión que causó en los alemanes queda atestiguada por el número de triplanos que se desarrollaron a partir de entonces en Alemania. Esta fotografía se tomó en el aeropuerto de Moscú en la primavera de 1917 *(MARS)*.

Bellevue para operar bajo control del RFC igualmente con aviones con dos ametralladoras, los Nieuport Scout más modernos, adaptados como los S.E.5 con una Vickers y con una Lewis.

La Batalla de Arras comenzó el 9 de abril y dos días después el alférez de fragata J. S. T. Fall demostró de una forma impresionante las posibilidades del Pup en manos de un piloto competente al reclamar dos Albatros y un avión de exploración Halberstadt él solo en un enfrentamiento. A pesar de estos éxitos aislados, la Aviación alemana comenzó entonces a infligir sus aterradores efectos sobre el RFC y especialmente sobre las unidades de reconocimiento y de localización de la artillería. La *Jasta* 11 del Rittmeister von Richthofen tuvo una relevante actuación en este periodo y el jefe de la unidad se destacó de forma notable. Reclamó cinco victorias el 28 de abril él solo, elevando su total personal a más de 50. Una de sus víctimas fue el Cte H. D. Harvey-Kelly, jefe del Escuadrón 19, que había sido el primer piloto del RFC en aterrizar en Francia después de que se declarara la guerra en agosto de 1914. Al menos los triplanos comenzaban a defenderse por sí mismos y dos pilotos, Roderick Dallas, del Escuadrón Naval 1, y Robert Little, comenzaron sus prolongadas carreras de victorias. A finales del mes, Von Richthofen informó de que el Sopwith triplano era el mejor avión de exploración aliado del frente y que era superior al Albatros D.III, e incluso al D.V, que estaba a punto de llegar.

El 1 de mayo Von Richthofen partió hacia Alemania de permiso y casi como si esto fuera una señal, la actividad de las *Jastas* disminuyó. A comienzos de este mes el RFC lanzó otro asalto general contra los globos cometa alemanes, mientras que las unidades de Nieuport también emprendieron algunas tareas de ataque terrestre. Algunos pilotos de los Nieuport emulaban ya a Albert Ball y comenzaban a acumular registros personales bastante considerables; entre los más importantes se encontraban Jenkin, Campbell, Hazell y Fullard, todos ellos miembros del Escuadrón 1; todos alcanzarían totales de 20 o más. Otro piloto de los Nieuport del Escuadrón 60, el Cap W. A. Bishop, también apareció con



El mejor caza biplaza de la I Guerra Mundial fue el Bristol F.2B Fighter. Fue concebido originalmente para funciones de reconocimiento antes de ser recuperado como caza. Las primeras misiones de este modelo fueron casi un desastre ya que sus pilotos optaron por pilotarlo como un biplaza convencional con la capacidad principal del armamento asignada al servidor de la ametralladora retráctil de la cabina trasera. Una vez que la experiencia enseñó a los pilotos a utilizar el Fighter como un caza monoplaza con más énfasis en la maniobrabilidad para la utilización ofensiva de la ametralladora de tiro a vanguardia fija, y considerando la ametralladora retráctil por detrás del piloto como un complemento ofensivo/defensivo, el Fighter maduró como un excelente avión de combate *(Bruce Robertson)*.

frecuencia en los comunicados del RFC, mientras que el Escuadrón 56 también comenzaba a hacer sentir la presencia de los S.E.5 cuando éstos estaban en manos de pilotos como Rhys Davids, Hoidge y G. C. Maxwell. El famoso jefe de escuadrilla de este escuadrón, Ball, añadió rápidamente más victorias para mantener su posición en la cúspide, pero el 7 de mayo, después de un mes en el frente, murió al estrellarse en circunstancias no aclaradas; poco después de su desaparición se anunció la concesión de la Cruz Victoria.

A mediados de mayo, el Escuadrón Naval 10, otra unidad de triplanos recién formada, fue igualmente agregada al RFC. Uno de los jefes de escuadrilla era un canadiense, Raymond Collishaw, que ya había obtenido varias victorias y que se convertiría durante los dos meses siguientes en, probablemente, el máximo exponente de los Sopwith triplanos. Su *Escuadrilla Negra,* completamente canadiense, reclamó un número récord de victorias durante este periodo, y 30 fueron a parar al propio Collishaw.

Durante el mes de mayo se produjo una importante actualización de los equipos del RFC ya que las unidades existentes se reequiparon. El Escuadrón 11 recibió la última versión F.2B del Bristol Fighter para sustituir sus F.E.2b, mientras que los Escuadrones 24 y 32 intercambiaron sus ya muy anticuados D.H.2 por los últimos aviones de exploración de De Havilland, los D.H.5. Este avión presentaba un poco habitual decalaje posterior en sus alas biplanas que le otorgaba un aspecto característico. Ya se había ganado una nada envidiable, aunque un tanto inmerecida, reputación por ser di-



Este S.E.5, al que se puede ver aquí con Albert Ball en la cabina y la ametralladora Lewis en la sección central del ala superior hacia atrás para disparar de forma oblicua hacia delante y hacia arriba de la manera que tanto le gustaba a Ball, tiene el modelo original de semitransparencia en la cabina que no gustó prácticamente a ningún piloto y que fue rápidamente eliminada en favor de un pequeño parabrisas *(MARS)*.

ficil de pilotar. Ciertamente su rendimiento en cotas altas no se comparaba favorablemente con el del Pup, el S.E.5 o el SPAD y estaba armado únicamente con una ametralladora. No se puede decir que fuera la mejor elección para aquellas tan presionadas, pero experimentadas, unidades.



El canadiense *Billy* Bishop alcanzó la graduación de teniente coronel. Aquí se le puede ver en la cabina de un caza Nieuport Nie.17 mientras prestaba sus servicios en el Escuadrón 60 a comienzos de 1917. Este solitario aviador recibió la VC en junio de 1917 sobre la base de su propia reclamación no corroborada del derribo de tres Albatros Scout en una misión *(Bruce Robertson).*

El Escuadrón 23 también se deshizo de sus F.E.2b, intercambiándolos por cinco SPAD S.VII, que se presentaron en combate durante ese mes. Es de destacar que el Escuadrón Naval 4 de Dunquerque recibió el envío del primero de otro de los auténticos cazas clásicos de la guerra, el Sopwith Camel. Aunque complicado de pilotar e implacable con los novatos, una vez controlado el Camel era increíblemente maniobrable y pronto se haría famoso por abrirse paso a través de los problemas en lugar de alejarse de ellos. Dotado de un motor giratorio (una variante con diferentes modelos que lo impulsaría durante su servicio relativamente prolongado) y armado con dos ametralladoras Vickers, que representaban el armamento más eficaz hasta la fecha en un avión aliado, este pequeño aparato pronto se convertiría en el avión de exploración más numeroso del RFC y de la RNAS, y al que se le reconocerían más adversarios derribados que a ningún otro modelo británico durante la guerra.

El 7 de junio de 1917 comenzó una de las ofensivas británicas de más éxito de la guerra cuando se activó una serie de grandes minas que se habían colocado por detrás de las posiciones del frente alemán, en túneles secretos excavados por los ingenieros, en la serie de explosiones de origen humano más grande vista u oída hasta esa fecha. Así comenzó la Batalla de Messines.

Este mes también marcó la concesión de otra Cruz Victoria a un piloto de los aviones de exploración del RFC, en este caso a *Billy* Bishop del Escuadrón 60. Este joven canadiense, antiguo oficial de caballería, regresó al amanecer de un solitario ataque contra un campo de aviación alemán, durante el cual reclamó haber derribado tres aviones de exploración enemigos que habían despegado para intentar interceptarle.

En aquella fase, el S.E.5 había evolucionado al mejorado S.E.5a, y la

Se puede ver, delante de un caza monoplano Bristol (un modelo del que sólo se finalizaron unas cuantas unidades como resultado de la antipatía oficial frente a la estructura monoplana) en Turnberry, en Escocia, en 1917 a (de izquierda a derecha con sus registros finales) los capitanes J. Leacroft (22 victorias), E. D. Atkinson (8), G. J. C. Maxwell (26), Taylor y Le Gallais *(Bruce Robertson).*



primera unidad de este modelo llegó al Escuadrón 56 durante este mes. Sin embargo, el 13 de junio los bombarderos Gotha realizaron un ataque diurno a gran escala contra Londres que provocó una protesta pública por la falta de una defensa adecuada para la capital. Por consiguiente, los Escuadrones 56 y 66 fueron inmediatamente retirados del frente. El 56 a la zona de Londres y el 66 a la de Calais, donde sus Pup tenían que interceptar cualquiera de estos ataques en ruta. Realmente no se produjeron más ataques durante las siguientes semanas y pronto se liberó a ambas unidades para que regresaran al frente occidental.

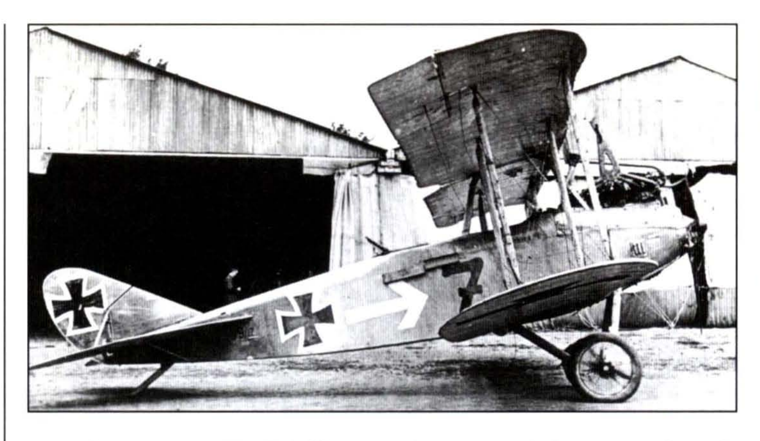
Pero otro avión de exploración británico se había desarrollado en este periodo. Se trataba del Bristol M.1, un monoplano de buen rendimiento, que estaba a punto de entrar en servicio a comienzos de 1917. Cuando se demostró definitivamente que el D.H.5 era decepcionante, y mientras el Escuadrón 56 sufría diversas dificultades técnicas con sus S.E.5, se tenía la esperanza de que este avión pudiera resultar una alternativa viable. Desgraciadamente, la desconfianza endogámica de las autoridades británicas en la configuración monoplana, provocada por ciertos fallos estructurales en los primeros diseños, condujo a retrasos y la fabricación se mantuvo muy limitada; finalmente todos los aviones disponibles se enviaron en junio a Oriente Próximo.

Algunos destacados pilotos mantuvieron una buena actuación en junio, muy especialmente Raymond Collishaw, pero justo antes de su llegada al frente el piloto de más éxito durante el mes anterior fue, de forma bastante sorprendente, un miembro del Escuadrón 20, pilotando un F.E.2d. El Cap F. H. Thayre y su tirador, Cap F. B. Cubbon, iban a convertirse en la tripulación de los F.E.2 con más victorias al contabilizar 20 aparatos enemigos con este modelo, 15 de ellos durante el mes de mayo de 1917.

Los primeros éxitos de los nuevos Camel se lograron el 5 de junio cuando el jefe de escuadrilla, A. M. Shook, del Escuadrón Naval 4, reclamó un Albatros D.V derribado y un biplaza fuera de control. En el transcurso de este mes los Escuadrones Navales 3 y 6 también se reequiparon con este nuevo avión de exploración, mientras que los Escuadrones Navales 8 y 9 también comenzaron a sustituir sus aparatos por ellos. El Escuadrón 70 del RFC también se actualizó con los Camel a partir de los 1½ Strutter, y a finales de julio, el Escuadrón 45 también comenzó a recibir grupos de este nuevo avión. Por fin, el Escuadrón 41 se deshizo de

El Airco D.H.5 (a la derecha) fue un caza mediocre cuya célula de decalaje posterior se diseñó para ofrecer al piloto campos de visión excepcionales, pero también le confirió algunas desagradables características de maniobrabilidad, incluida la tendencia a entrar en pérdida a una velocidad relativamente elevada. El SPAD S.VII (a la izquierda) fue un modelo en conjunto muy superior que los británicos utilizaron sólo en pequeñas cantidades. Esta unidad muestra daños evidentes en las superficies de control incluida la parte superior abollada hasta el timón, daños en el alerón superior derecho y la falta del alerón superior izquierdo. Por detrás del S.VII se encuentra un Avro Modelo 504A, que se puede identificar por su número de serie *(Bruce Robertson)*.





Este biplano DFW C V de carácter general fue derribado el 12 de julio de 1917 por los Ttes A. P. F. Rhys Davids y K. K. Muspratt, del Escuadrón 56, una de las unidades de caza británicas de más éxito de la guerra. Rhys Davids logró en última instancia 25 derribos y Muspratt reclamó seis. *(Bruce Robertson).*

sus aviones monoplaza de hélice propulsora supervivientes cuando recibió los D.H.5 para sustituir los F.E.8, y el Escuadrón 60 comenzó a actualizarse con los S.E.5 a partir de los Nieuport.

Los alemanes también estaban mejorando sus equipos, y los primeros Albatros D.V y D.VA llegaron al frente en mayo, así que algunas *Jastas* dispusieron de este nuevo avión en su dotación a lo largo del verano. El 6 de julio, tras haber regresado a la *Jasta* 11 después de un largo periodo de ausencia del frente, Manfred von Richthofen fue derribado en combate por un F.E.2d y resultó herido en la cabeza por lo que, como resultado, quedó fuera de las operaciones durante varias semanas.

Por vez primera durante el mes de julio, los aviones de exploración aliados operaron como cazabombarderos al transportar bombas ligeras Cooper para lanzarlas contra blancos de oportunidad. También fue durante este mes cuando el Cap Arthur Coningham, del Escuadrón 32, se convirtió en el piloto con más éxito en pilotar los D.H.5 cuando reclamó nueve victorias durante un periodo de sólo dos semanas a mediados de mes. Julio y agosto también fueron el periodo en el que tres grandes ases navales reclamaron sus últimas victorias con los triplanos, ya que este eficaz avión se estaba despidiendo del servicio en el frente después de una carrera extremadamente breve. El registro de Little ya había llegado a 37 victorias 24 de ellas pilotando los triplanos, mientras que el total de Dallas ya estaba en 20. Collishaw, Fall y Little seguían ya muy de cerca a *Billy* Bishop del RFC en el camino por sobrepasar el total de Ball.

Los británicos continuaron con su ofensiva en Flandes al iniciar la Batalla de Ypres el 31 de julio, diseñada para avanzar a lo largo de la costa

Este avión de combate Rumpler C V de carácter general fue derribado por el Cap James McCudden el 21 de octubre de 1917 *(Bruce Robertson).*





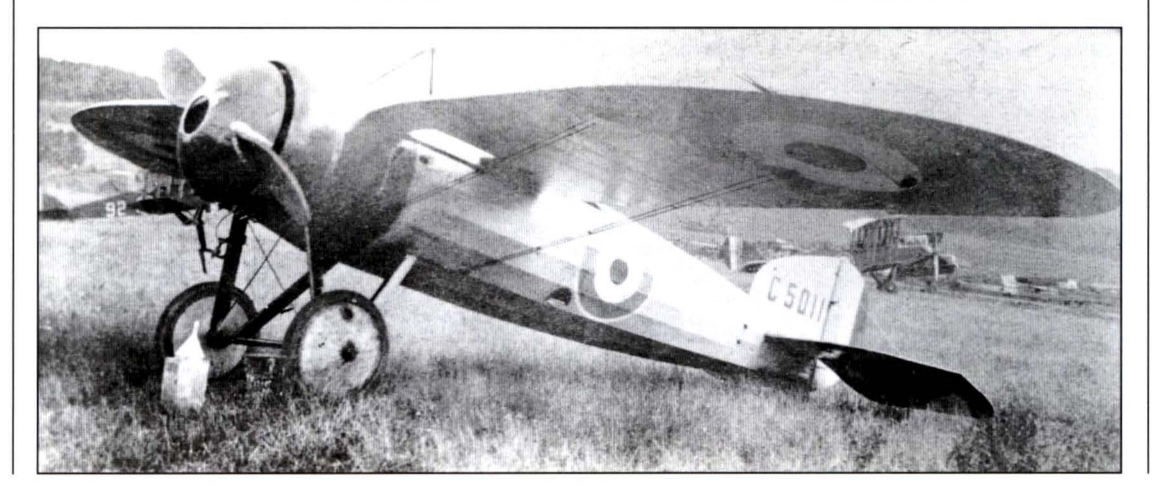
Este trío de pilotos del Escuadrón 56 está compuesto por (de izquierda a derecha) el Cap James McCudden, el Cap G. J. C. Maxwell y E. L. Zinc *(Bruce Robertson).*

belga hasta Ostende y capturar Brujas y Zeebrugge con el fin de arrebatarles estos puertos a los alemanes, que los utilizaban como bases para sus submarinos (estos estaban creando una gran preocupación por sus cacerías en el Atlántico). Durante esta batalla en particular se hizo un gran uso por vez primera de los aviones de exploración en funciones de ataque terrestre, coordinados con el avance de la infantería, y en esto los D.H.5 demostraron su especial idoneidad para esta función, aunque no se alcanzó el objetivo de la nueva ofensiva.

Sin embargo, en aquella época la variedad y el número de unidades de exploración y combate de que disponían el RFC y la RNAS en el frente occidental alcanzó un nivel récord. Los Escuadrones 18 y 25 habían intercambiado sus F.E.2b por los D.H.4 durante el mes de junio y al hacerlo se convirtieron en unidades de bombardeo, y el Escuadrón 27 estaba a punto de seguirles.

En Inglaterra se formaron varios escuadrones adicionales de aviones de exploración y combate para funciones de defensa local contra cualquier incursión de los Gotha. La última de estas incursiones tuvo lugar el 22 de agosto y a partir de entonces las unidades alemanas cambiaron su táctica y pasaron a los ataques nocturnos ya que la oposición diurna amenazaba con hacerse demasiado peligrosa. Como consecuencia, aunque algunas de las nuevas unidades comenzaron a adiestrarse en funciones de com-

Este Bristol M. 1C monoplano fue uno de los cinco aviones de este tipo que probó en vuelo el Cap James McCudden *(Bruce Robertson).*





El Cap Andrew Edward McKeever, al que se le concedió la DSO y la MC, fue un piloto que colaboró en la consecución del éxito, mediante su participación personal en el mantenimiento y la armonización de su avión, especialmente del motor y de la ametralladora. Fue el máximo realizador del Bristol Fighter que pilotó en el Escuadrón 11 en 1917 *(Bruce Robertson).*

bate nocturno, la mayoría resultaron, de hecho, sobrantes de acuerdo con las necesidades. Se trataba de los Escuadrones 33, 36, 37, 38, 39, 44, 61, 75, 76, 77, 78 y 112.

Los alemanes también comenzaron a modificar su táctica en el frente occidental en aquella época para hacer frente al creciente número de unidades de combate anglofrancesas. Las *Jagdstaffeln* seleccionadas se tuvieron que agrupar por entonces para formar las *Jagdgeschwadern* (alas de caza) cuando estas concentraciones resultaban deseables o necesarias para alcanzar la superioridad aérea en una parte concreta del frente, normalmente cuando se desarrollaban operaciones ofensivas sobre tierra. En ocasiones, otras *Jastas* se agrupaban de manera informal o provisional en *Jagdgruppen* (grupos de caza).

La primera de estas agrupaciones creó la JG I, con base en Courtrai bajo el mando de Manfred von Richthofen. Comprendía la propia *Jasta* 11 de Von Richthofen y las *Jastas* 4, 6 y 10. En el mes de agosto esta unidad recibió los dos aparatos de prueba de la producción de un nuevo Fokker triplano, fabricado como consecuencia de la incidencia del Sopwith triplano sobre sus adversarios. El propio Von Richthofen, que inicialmente no quedó muy impresionado, utilizó uno de ellos y obtuvo su 60ª victoria pilotándolo. El otro se entregó a un jefe de *Jasta*, el Leutnant Werner Voss, que rápidamente hizo un buen uso de su excepcional maniobrabilidad al reclamar diez victorias entre el 30 de agosto y el 23 de septiembre, de tal forma que elevó su total a 48. Sin embargo, en esta última fecha, y cuando se enfrentaba a un S.E.5 del Escuadrón 60, fue atacado por seis S.E.5a del Escuadrón 56 bajo el mando del Cap James McCudden, y después de un prolongado combate, el segundo mejor as alemán de la época sucumbió ante el fuego del Tte Arthur Rhys Davids, que también derribó un Albatros que había intentado ayudarle.

El Escuadrón 56 fue sin duda la primera unidad del RFC de aquella época y el 30 de septiembre reclamó su 200ª victoria. Sólo el Escuadrón 20 con los F.E.2d había alcanzado anteriormente esta cifra. Sin embargo, no había ningún as destacado del Imperio Británico en activo en el frente en aquel momento ya que Bishop, tras haber sobrepasado el total de Ball en agosto, se había marchado a casa, con un total de 47, de permiso a Canadá para casarse. Little, con un total parecido, y Collishaw también estaban descansando en aquel momento.

Una unidad nueva que llegó a Francia en septiembre fue el Escuadrón 68, con personal totalmente procedente del Cuerpo de Vuelo australiano (AFC) y equipado con los D.H.5. Durante aquel mes el Escuadrón 43 se reequipó con los Camel ya que los más antiguos 1½ Strutter habían sufrido recientemente unas bajas bastante importantes. Esto marcó la desaparición del frente occidental de estos anteriormente robustos aparatos. Otras dos unidades más que llegaron antes de finales de septiembre fueron el Escuadrón 48 con los Camel y el Escuadrón 84 con los S.E.5a. A éstos les siguió en octubre el Escuadrón 64 con más de los decepcionantes D.H.5; sin embargo, el Escuadrón 41 ya estaba cambiando, afortunadamente, los aparatos de este modelo por los S.E.5a, unos aviones que el Escuadrón 40 también comenzó a recibir dentro de su dotación para sustituir a sus fieles Nieuport.

La versión de producción del Fokker Triplano, el Dr.I, comenzó a llegar a la JG I a mediados de agosto, pero a los pocos días dos experi-

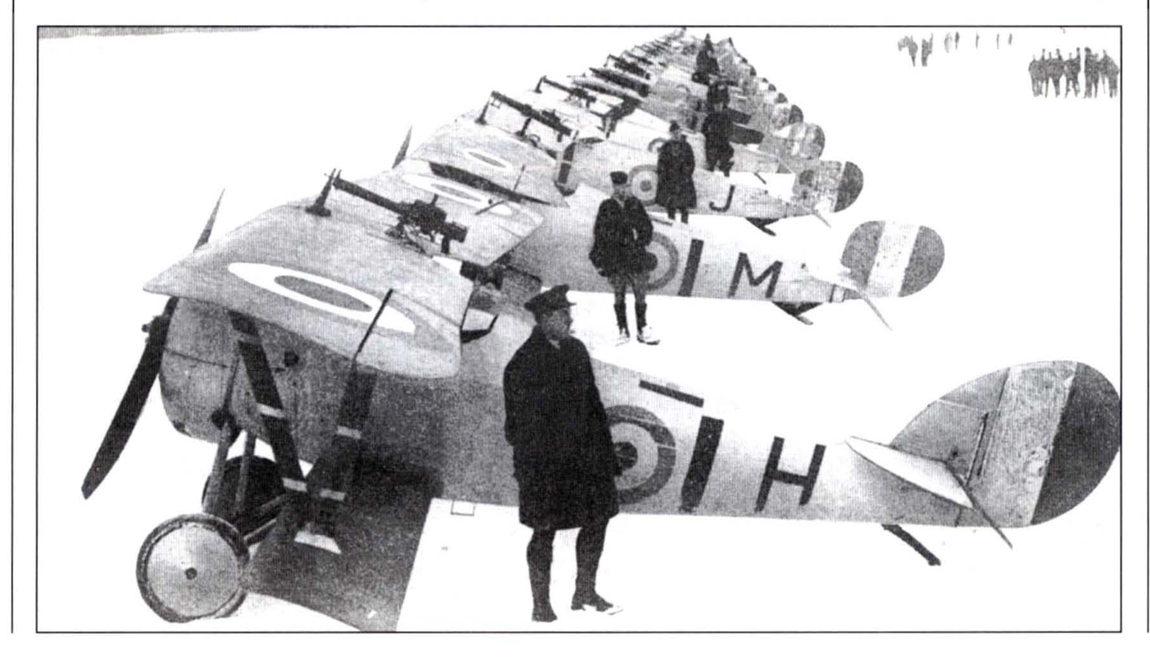
mentados pilotos murieron al estrellarse con estos aviones, y el resto se dejó en tierra pendiente de una investigación. Otro nuevo avión de exploración alemán que apareció en este momento fue el Pfalz D III, un avión de buen aspecto, similar en su apariencia general al Albatros D V; resultó ser bastante menos eficaz que este último aunque llegó a equipar unas cuantas *Jastas*.

La agregación del Escuadrón Naval 1 al RFC en el frente occidental finalizó el 2 de noviembre y los triplanos partieron sin haberse siquiera enfrentado a sus nuevos equivalentes alemanes en el aire. La última victoria de los triplanos la reclamó el 1 de noviembre el Cap H. V. Rowley, y a las pocas semanas de su retirada el Escuadrón Naval 1 también recibió los Camel.

No iba a producirse ningún receso en los intentos de aumentar la fuerza del RFC y de mejorar su equipamiento. A comienzos de noviembre el Escuadrón 46 intercambió los Pup por los Camel y algunos más de estos resistentes cazas llegaron a Francia con los Escuadrones 3 y 65; el primero de ellos había sido anteriormente una unidad de reconocimiento del Cuerpo.

El 20 de noviembre se inició la Batalla de Cambrai, en la que por vez primera los británicos utilizaron carros de combate en número considerable en un ataque sorpresa sin bombardeo inicial de la artillería. El elemento sorpresa, apoyado por los Camel de los Escuadrones 3 y 46 y por los D.H.5 de los Escuadrones 64 y 68 (AFC), que atacaron blancos terrestres, permitió conseguir una penetración bastante profunda en las líneas alemanas. Por desgracia, no se habían dispuesto unas reservas adecuadas para explotar tal éxito y no se aprovechó la ventaja. Las puntas de flecha fueron finalmente detenidas y posteriormente repelidas. El RFC acumuló 135 aviones de exploración para esta operación en una zona en la que inicialmente no se enfrentaron a más de 12 aviones de una única *Jasta*. Tres días después del ataque, la JG I se trasladó a la zona y entonces se desarrollaron combates muy intensos.

Una famosa fotografía del Nieuport Scout modelos 24bis y 27 monoplazas alineados en la nieve en Bailleul, en diciembre de 1917. El avión en primer plano lo pilotó inicialmente el Cap W. W. Rogers (9 victorias) antes de traspasarlo al Cap G. B. Moore (10 victorias), al que se puede ver en la fotografía.





Este Nieuport Nie.27 lo utilizó el Escuadrón 1, que en el momento de la fotografía, en diciembre de 1917, tenía su base en Bailleul. Entre los mejores ases que pasaron por este escuadrón se encontraban el Cap P. F. Fullard (40 victorias), el Cte T. F. Hazell (43), el Cap F. R. McCall (35), el Cap R. T. C. Hoidge (29), el Cap W. C. Campbell (23), el Cap P. J. Clayson (29) y el Cap W. L. Harrison (22) ***(Bruce Robertson).***

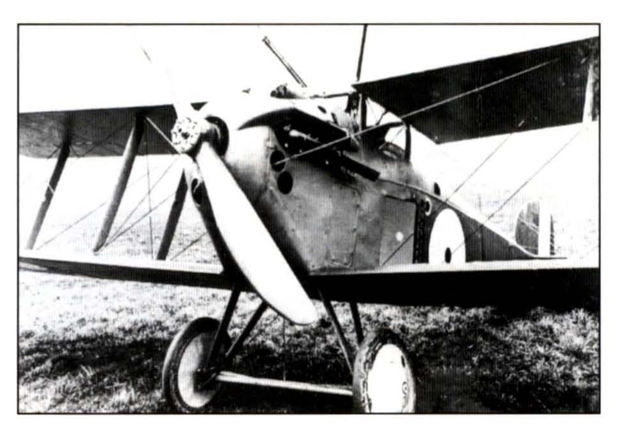
En noviembre tuvo lugar la salida del frente de dos de los pilotos más destacados del RFC; el Cap P. F. Fullard del Escuadrón 1, en aquel momento el máximo anotador todavía en servicio, se rompió una pierna mientras jugaba al fútbol y fue evacuado a Inglaterra para un prolongado periodo de convalecencia. El Cap A. E. McKeever, un canadiense del Escuadrón 11, también se marchó de permiso. Junto con sus observadores había reclamado 31 victorias con los Bristol F.2B Fighter, el total más elevado que reclamó un piloto con estos aviones durante toda la guerra.

Mientras tanto, en Italia, y después de un largo y tranquilo periodo, las fuerzas austrohúngaras lanzaron una importante ofensiva en Caporetto que consiguió la penetración y puso en desbandada a los italianos. Inmediatamente, se enviaron fuerzas expedicionarias británicas y francesas para ayudar a su aliado en el norte de Italia; al contingente británico le acompañaron tres escuadrones de Camel que comenzaron a partir de Francia desde noviembre en adelante. El Escuadrón 28, que acababa de llegar al frente, fue el primero en salir, seguido del Escuadrón 66 (por entonces actualizado con nuevos aviones Pup) y del Escuadrón 45, una de las unidades disponibles con más experiencia. Estos escuadrones iban a prestar sus servicios en este nuevo frente durante gran parte del año siguiente. Inicialmente se encontraron tanto con aviones alemanes como austrohúngaros, pero después de marzo de 1918 sólo se enfrentarían a estos últimos, que se les opondrían con los Albatros D III fabricados por Oeffag, los Aviatik, los Berg D.I y los Phoenix Scout, junto con varios modelos de biplazas, principalmente fabricados por Brandenburg.

Con la llegada del invierno y con el fin de la temporada de campañas en el frente occidental, los DH.5 quedaron aún más desfasados. Los Escuadrones 24, 32, 64 y 68 (AFC) se deshicieron todos ellos de estos aviones en favor de los S.E5a en diciembre y enero, mientras que el Escuadrón 54 dijo adiós a los últimos Pup en servicio en el frente, siendo sustituidos por los Camel. Al disponerse por fin ya de cantidades cada vez más importantes de aviones de exploración y combate modernos, también se enviaron unos cuantos S.E5a a Oriente Próximo para que fueran utilizados por los Escuadrones 17 y 47 en Macedonia y por el Escuadrón 111 en Egipto. Estas unidades también recibieron unos cuantos Bristol M 1C monoplanos, que resultaron ser muy apreciados por todos aquellos que los pilotaron, y muchos los consideraron como el mejor avión de combate que se les suministró en 1918.

En las últimas fases de 1917 el Escuadrón 19 había complementado y posteriormente sustituido sus SPAD S.VII, que habían envejecido rápi-

damente, por los S.XIII más potentes, que también estaban armados con dos ametralladoras. En diciembre, el Escuadrón 23 se reequipó completamente con estos aviones, de los cuales hicieron buen uso. Sin embargo, en enero de 1918 el Escuadrón 19 cambió sus SPAD por un nuevo avión, el Sopwith Dolphin. Este avión era un biplano con decalaje posterior, con alas no diferentes de las del D.H.5, y por esta razón hubo un cierto grado de prejuicios iniciales contra este modelo. Aunque resultaron erróneamente fundados ya que el Dolphin demostró rápidamente que era un avión excelente con un muy buen funcionamiento en cotas altas. Al contrario que los anteriores aviones de exploración Sopwith, iba impulsado por un motor enfriado por agua, que inicialmente provocó algunos problemas de fiabilidad, aunque éstos se resolvieron más tarde de forma satisfactoria. Presentaba un potente y poco frecuente armamento con dos ametralladoras Vickers fijas por encima del motor y dos ametralladoras Lewis flexibles instaladas en el ala superior. Estas últimas solían retirarse en la práctica por resultar superfluas. Posteriormente durante la guerra, se incorporaron algunas modificaciones para colocar una pareja de ametralladoras Lewis en la parte superior del ala inferior, que disparaban hacia delante por fuera del arco de la hélice; como no se podían rearmar en vuelo, se consideró que el mayor peso no compensaba la ventaja que ofrecían y a pocos pilotos les gustaron.



Este Sopwith 5F Dolphin muestra las problemáticas ametralladoras Lewis de tiro hacia arriba montadas en sentido "horizontal".

En 1917 se produjo una actividad aérea creciente a lo largo de la zona de la costa del Canal de la Mancha. Inicialmente, algunos hidroaviones de la Marina alemana se habían enfrentado a sus adversarios de la Escuadrilla de Defensa de St. Pol de la RNAS. Estas fuerzas se complementaron de forma continua con un número cada vez mayor de aviones de exploración y combate ya que la Escuadrilla de la RNAS recibió los Sopwith Pup para facilitar el apoyo y la defensa para las unidades de la Gran Flota del Canal. En septiembre, los Pup dejaron paso a los Camel, y a finales de año la escuadrilla alcanzó la dotación completa de escuadrón y se convirtió en el Escuadrón Naval 13, bajo el mando del Jefe de Escuadrón Raymond Collishaw, que había regresado hacía poco de Canadá.



Raymond Collishaw (a la izquierda), un piloto de la marina que se situó el tercero en la lista de ases británicos y del Imperio de la I Guerra Mundial, era de origen canadiense y llegó a ser oficial de la RAF cuando ésta se creó agrupando a la RNAS y al RFC el 1 de abril de 1918. Aquí se le puede ver en conversación con el Cap A. T. Whealey, un as de cinco victorias. Raymond Collishaw añadió en 1919 dos aviones soviéticos a su total de 60 *derribos* en la I Guerra Mundial *(Bruce Robertson)*.

1918: EL NACIMIENTO DE LA ROYAL AIR FORCE

A comienzos de 1918 se produjo la llegada a Francia de varias unidades nuevas más. Los Escuadrones 71 y 80 estaban equipados con los Camel, mientras que el Escuadrón 70 llevó algunos más de los nuevos Dolphin. Los Escuadrones 67 y 68 (el primero con base en Egipto) eran unidades totalmente australianas, al igual que el Escuadrón 71, y poco después de la llegada de estas nuevas unidades, estas tres se volvieron a numerar como los Escuadrones 1, 2 y 4 del Cuerpo de Vuelo Australiano.

El 16 de febrero de 1918 el Cap James McCudden del Escuadrón 56 reclamó tres victorias y se convirtió en el primer piloto del Imperio que superó un total de 50. Sin embargo, esto se produjo en un momento de grave peligro para los aliados. El ejército francés había resultado seriamente debilitado por las enormes bajas sufridas en Verdún y estaba revuelto por varios amotinamientos que se produjeron a partir de entonces. Los británicos también habían sufrido profundamente durante las ofensivas de 1917 y esto se había agravado por la necesidad de enviar tropas a Italia. Debido a los problemas a los que se enfrentaban los franceses, se habían traspasado a los británicos otros 45 kilómetros del frente. Se esperaban tropas de Estados Unidos, que había entrado en la guerra en 1917, pero todavía no había llegado ninguna unidad.

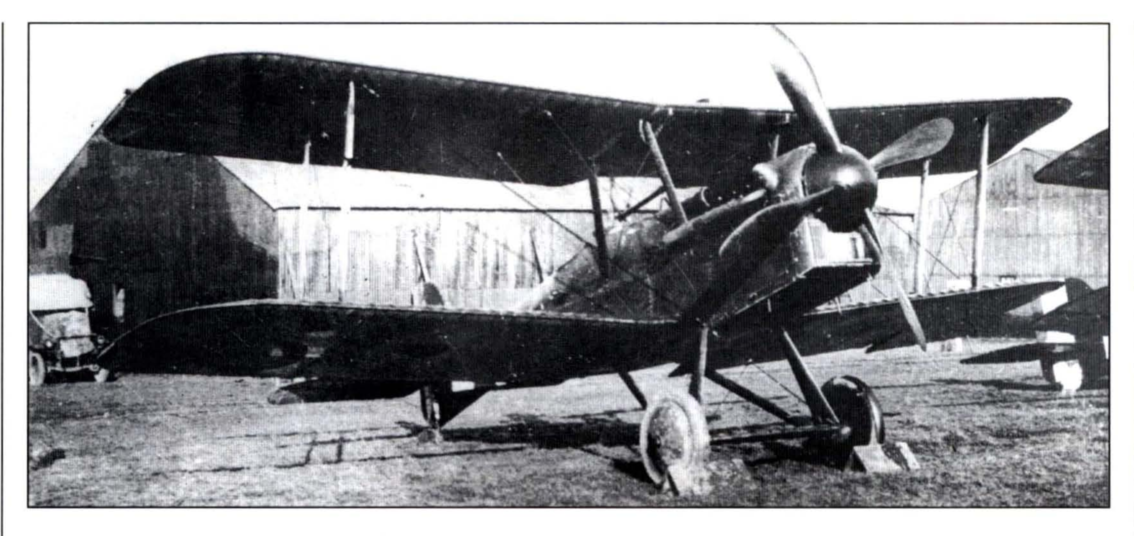
Por otro lado, los alemanes habían logrado un armisticio con la Rusia Imperial después de infligir algunas derrotas durísimas a ese país y, por consiguiente, pudieron redistribuir algunas fuerzas adicionales importantes en Occidente. Los alemanes sabían que debían atacar si es que querían ganar la guerra alguna vez, antes de que pudiera llegar el abundante personal de Estados Unidos para inclinar la balanza.

Por lo tanto, se procedió a ritmo acelerado con los preparativos para una enorme ofensiva contra los frentes del 3º y el 5º Ejércitos británicos en el norte y el sur de Arras. Muchos de los *Fledfliegerabteinlungen* (las unidades con aviones de reconocimiento de la Aviación alemana) se habían actualizado para la función de *Schlacht* (cazabombardeo) y así facilitar apoyo próximo a la infantería mediante ataques terrestres. El número de *Jastas* aumentó hasta 80, aunque muchas estaban equipadas con modelos obsoletos y disponían de poca dotación. Se concentraron unidades de otras zonas del frente en la zona crítica, lo cual permitió disponer de 326 aviones de exploración y combate. Aunque los franceses y los británicos podían concentrar de forma conjunta una cantidad mucho mayor de estos aviones, para enfrentarse realmente a las fuerzas de asalto los británicos sólo disponían de forma inmediata de unos 261 aviones de exploración.

En este punto, los escuadrones de exploración del RFC se reorganizaron de tal forma que se formó una estructura de 24 aviones, junto con el apoyo administrativo suficiente para permitir a los jefes de unidad volar regularmente con sus pilotos si así lo deseaban. En el pasado, estas funciones habían provocado que la mayoría de ellos se quedaran en las me-



Antes de su muerte en un accidente de vuelo el 9 de julio de 1918 el Cte James Thomas Byford McCudden recibió la VC, la DSO con barra, la MC con barra, la MM (Medalla Militar) y la Croix de Guerre y logró 57 victorias aéreas. Este total le sitúa el cuarto en la lista de ases británicos *(Bruce Robertson).*



En febrero de 1918 el Cap James McCudden, del Escuadrón 56, adaptó la hélice de cuatro palas a su S.E.5a con el cono de un LVG C V biplaza que había derribado el 30 de noviembre de 1917 *(Bruce Robertson)*.

sas de los despachos, dejando la función del mando en el aire a los jefes de escuadrilla. Esto nunca había sido así en el otro lado de las líneas, y por ello, y a pesar de cerca de dos años de casi constante acción, Manfred von Richthofen todavía estaba al mando de la JG I en el aire, una inspiración para todos los pilotos de los aviones de exploración alemanes. El 12 de marzo sus pilotos derribaron cuatro de los nueve Bristol Fighter del recién llegado Escuadrón 62. Al día siguiente, esta unidad respondió cuando una de sus tripulaciones colaboró en el derribo de Lothar von Richthofen, que resultó gravemente herido.

La gran ofensiva alemana de la primavera de 1918 se inició el 21 de marzo, apoyada por grandes formaciones de aviones *Schlacht*. Todas las unidades británicas se lanzaron al combate y la mayoría de ellas realizó muchos ataques contra el enemigo que avanzaba por tierra. Se enviaron apresuradamente refuerzos a la zona y los combates se aceleraron cuando los aviones de exploración adversarios intentaron ganar el control de los cielos para apoyar el avance por tierra.

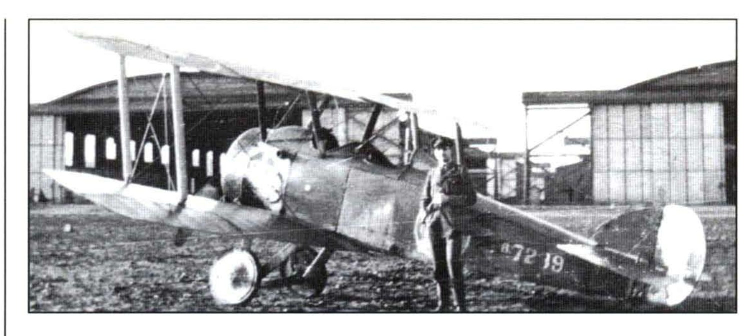
En aquel momento, el Escuadrón 29, que todavía utilizaba los Nieuport Scout (la última unidad del RFC que todavía lo hacía), reclamó las últimas victorias de estos veteranos cazas el día 23 para luego retirarse y sustituirlos por los S.E.5a lo más rápidamente posible. Al día siguiente, el Cap John Trollope, del Escuadrón 43, reclamó seis victorias entre el amanecer y el atardecer con su Camel.

La mayor crisis tuvo lugar el día 25 cuando el ejército británico recibió su famosa orden de "la espalda contra la pared", y se vio obligado a reti-



De nombre *La pluma blanca* y pintado de blanco, éste es el Sopwith Camel que pilotó el Cap A. H. Cobby, el as australiano de 29 victorias del Escuadrón 4, Cuerpo Australiano de Vuelo, cuando fue instructor *(Bruce Robertson)*.

Aquí se puede ver al Cap William Gordon Claxton, un piloto canadiense que reclamó 37 victorias en un periodo de sólo tres meses mientras prestó sus servicios en el Escuadrón 41, con un modelo biplaza de instrucción para la actualización del caza monoplaza Sopwith Camel. Claxton, que recibió la DSO y la DFC con barra, fue derribado por detrás de las líneas alemanas el 17 de agosto de 1918 después de haber resultado herido en la cabeza, pero sobrevivió y se convirtió en un famoso periodista de economía *(Bruce Robertson)*.

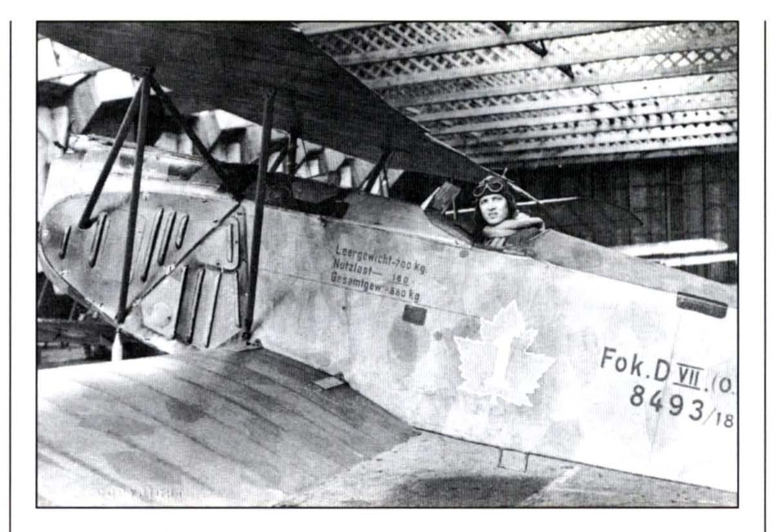


La cámara captó al personal del Escuadrón 85 en St. Omer, en el norte de Francia, el 21 de junio de 1918. Sus aparatos eran los S.E.5a. Dos figuras notables en la fila de pilotos son los tenientes estadounidenses Lawrence K. Calahan y Elliott White Springs (sexto y séptimo por la izquierda). Calahan fue posteriormente trasladado al 148º Escuadrón Aéreo estadounidense y finalizó la guerra con cinco victorias, mientras que Springs consiguió cuatro victorias con el Escuadrón 85 antes de ser trasladado al 148º Escuadrón Aéreo, con el que reclamó otras ocho victorias *(Bruce Robertson)*.

rarse. Algunos escuadrones sufrieron el bombardeo de sus campos de aviación, aunque la evacuación de las unidades más avanzadas había comenzado ya el día 22. De forma poco sorprendente, con la amplitud de los combates aéreos que se estaban produciendo por entonces, surgieron muchos nuevos ases del Imperio en aquella época. Unos cuantos llegarían a ser nombres muy conocidos, pero la mayoría permanecieron en una oscuridad casi total. Desde marzo hasta el final de la guerra muchos pilotos reclamarían más de 20 victorias, pero la mayoría recibió muy poca atención pública, ciertamente mucha menos de la que tuvieron los mejores pilotos de 1917. Hombres como Beauchamp Proctor, MacLaren, McElroy, Carter y muchos otros se encontraban en el meollo de los combates en aquel momento.

La Royal Air Force (RAF, Real Fuerza Aérea) nació el 1 de abril de 1918, sin que apenas se notara en el fragor del combate. En aquella fecha, el RFC y la RNAS se fundieron para formar un tercer ejército único e independiente. Inicialmente se mantuvieron las graduaciones del ejército y a todo el personal naval se le actualizó de forma apropiada la graduación existente de la RNAS, mientras que a sus escuadrones se les añadió el número 200 de tal forma que, por ejemplo, el Escuadrón Naval 1 se convirtió en el Escuadrón 201, y así sucesivamente. Posteriormente, una nueva estructura completa de graduación de la RAF sustituyó a las graduaciones del ejército, pero esto no se produciría hasta después del final de la





Aquí se puede ver al Cap Andrew Edward McKeever, un piloto canadiense del Escuadrón 11, en la cabina de un Fokker D.VII capturado, el mejor caza de Alemania de la I Guerra Mundial. McKeever fue el mejor exponente del Bristol F.2B Fighter, un aparato biplaza en el que su tirador fue el Sargento (más tarde Tte) L. F. Powell. McKeever sobrevivió a la guerra para morir como resultado de un accidente de automóvil en 1919, y su total de victorias con 31 aviones alemanes incluyó ocho de Powell, lo cual convirtió a este tirador en as por cuenta propia *(Bruce Robertson)*.

guerra. Por el momento, los alféreces de fragata y los tenientes de navío se convirtieron en alféreces y tenientes, respectivamente; los jefes de escuadrilla, en capitanes; los jefes de escuadrón, en comandantes, y los jefes de ala, en tenientes coroneles.

En el momento en que se produjo este cambio se puede decir que al principio tuvo un efecto relativamente decisivo en los acontecimientos sobre el terreno. Aunque inicialmente superados en número, los escuadrones británicos atacaron a las tropas que avanzaban, a sus columnas de suministros y a las bases de forma suficiente como para producir un efecto perturbador que desempeñó un papel importante en la limitación de la penetración alemana completa.

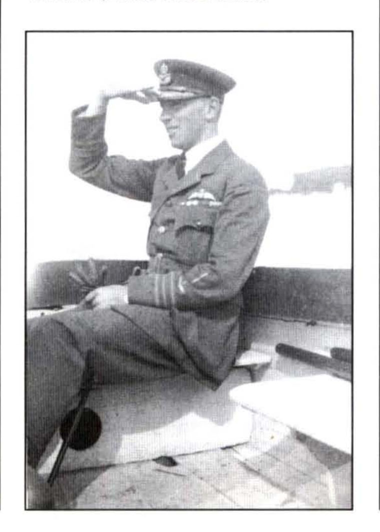
Los alemanes atacaron de nuevo el 9 de abril, esta vez en un frente hasta la fecha tranquilo en la zona de Lys, en su mayoría dotada de tropas portuguesas sin experiencia, que se desmoronaron ante la presión. Nuevamente las unidades de la RAF se lanzaron para ayudar a salvar el día cuando el enemigo alcanzaba la penetración. El día 12 el Cap Henry Woollett, del Escuadrón 43, reclamó seis victorias, repitiendo un reciente éxito similar de John Trollope de la misma unidad sólo unos cuantos días antes.

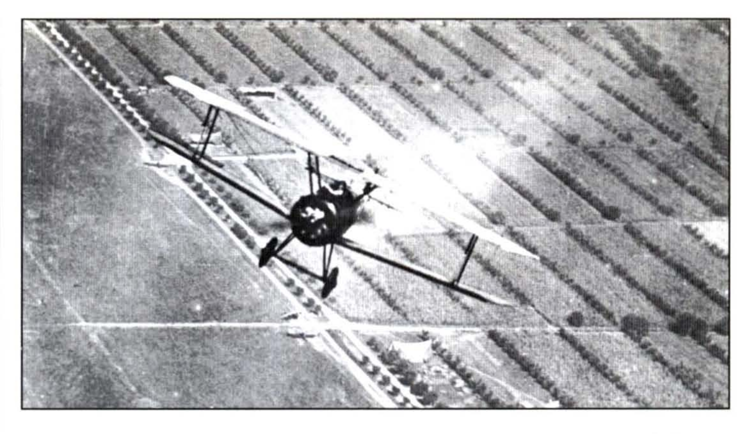
Otro suceso notable tuvo lugar el 21 de abril cuando el Rittmeister Manfred von Richthofen, todavía el mejor piloto de caza de la guerra y por entonces con 80 victorias en su haber, murió al ser derribado. Se enfrentaba a los Camel del Escuadrón 209 (el antiguo Escuadrón Naval 9) cuando cayó; su desaparición le fue reconocida inicialmente al Cap A. R. Brown de esa unidad, aunque una posterior investigación ha demostrado de forma bastante fehaciente que realmente murió por culpa de una bala de una ametralladora con personal australiano en tierra.

En medio de los combates comenzaron a llegar más unidades nuevas. Abril trajo al Escuadrón 74 con los S.E.5a, al Escuadrón 87 con los Dolphin y al Escuadrón 88 con los Bristol Fighter, mientras que el Escuadrón 85 con los S.E.5a les siguió en mayo. En aquel momento también el Escuadrón 23 intercambió sus SPAD S.XIII por los Dolphin, normalizando de esta forma los aparatos de exploración de la RAF en Francia en cuatro modelos: los S.E.5a, los Camel, los Dolphin y los Bristol F.2B.

También aparecieron en aquella época dos aviones de exploración alemanes nuevos. El más numeroso iba a ser el Fokker D.VII (al que con

El comandante de origen canadiense William George Barker voló con los Escuadrones 9, 4, 15, 28, 139 y 201 en una carrera de combate que abarcó 53 victorias y la concesión de la VC, la DSO, la MC con dos barras y cuatro condecoraciones extranjeras. Barker obtuvo la VC por un épico combate al final de la guerra en el que se encontró hasta con 60 cazas Fokker D.VII en cuatro grupos, derribando a cuatro de ellos antes de realizar un aterrizaje forzoso en las líneas británicas con tres heridas *(Bruce Robertson)*.





La cámara captó al caza Sopwith Camel del Cte William Barker, del Escuadrón 139, durante una ascensión rápida desde un campo de aviación italiano *(MARS)*.

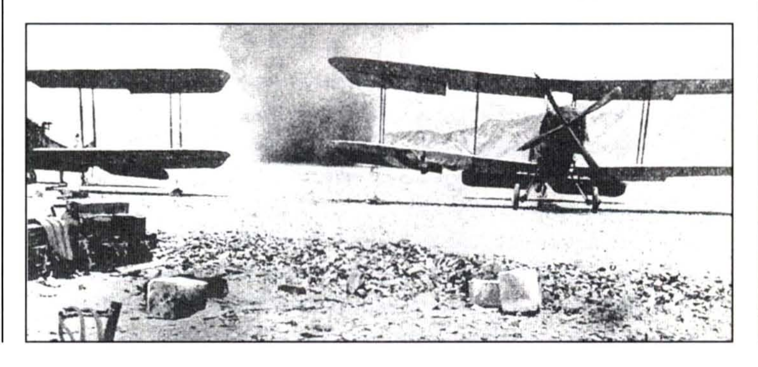
frecuencia los pilotos de la RAF se referían como el Fokker biplano), mientras que el excelente Siemens-Schuckert D.III sólo aparecería en un número mucho menor. El D.VII se convirtió rápidamente en el principal adversario de los aliados durante el resto de los meses de la guerra; la versión inicial iba impulsada por un motor Mercedes, aunque una versión posterior (y más peligrosa) presentaba un grupo propulsor BMW. Los aviones de exploración británicos también mejoraron su motorización durante este periodo y el rendimiento del Camel, en particular, se reforzó cuando se sustituyeron los motores giratorios Gnome-Rhône o Clerget por una unidad fabricada por Bentley de mayor potencia.

Durante este periodo se lanzó el último empuje alemán el 27 de mayo, pero a los tres días su avance se detuvo en el río Marne, y la última gran ofensiva contra los aliados en el frente occidental finalizó.

Otros frentes

En el frente italiano se formó, a comienzos de marzo de 1918, una nueva unidad conocida como la Escuadrilla Z, equipada con los Bristol Fighter y administrada por el Escuadrón 34, una unidad de reconocimiento del Cuerpo equipada con los R.E.8; esta escuadrilla se amplió para formar el Escuadrón 139. Inicialmente se situó bajo el mando del Cte W. G. Barker, que anteriormente había volado tanto con el Escuadrón 28 como con el 66; Barker se llevó con él su Camel, que siguió pilotando, al nuevo puesto de mando. Pronto se situó con mucho como el piloto de exploración de más éxito de la fuerza expedicionaria en esta zona. Sin embargo, otros también lo hicieron bien, especialmente el Cap M. B. Frew, del Escuadrón 45.

El 30 de marzo el Tte A. Jerrard y otros dos pilotos del Escuadrón 66 se enfrentaron en un combate a 19 aviones austrohúngaros, según se informó.



Las condiciones extremas supusieron una dura prueba para los aviones utilizados en la campaña palestina. En este caso, dos B.E.2c amarrados en una zona abierta están a punto de ser alcanzados por un remolino de arena.



Un piloto del Escuadrón 85 posa delante de su caza S.E.5a con el orgulloso marcador de esta unidad el 21 de junio de 1918 *(Bruce Robertson)*.

Jerrard fue derribado y pasó a ser prisionero, pero sus compañeros regresaron para informar que había derribado a tres de sus adversarios antes de caer él mismo y, consiguientemente, se le concedió la Cruz Victoria. De hecho, parece que apenas había base para las reclamaciones que se hicieron en su nombre.

Los austrohúngaros lanzaron su propia ofensiva principal en junio, pero ésta también se contuvo. El tercer miembro importante de las Potencias Centrales (Turquía) también estaba en dificultades en todo Oriente Próximo, donde las fuerzas aliadas aumentaban continuamente su presión. El Escuadrón 72 había llegado recientemente a Basra en Mesopotamia (en la actualidad Irak), equipado con diversos modelos de aviones de exploración, mientras que el Escuadrón 150 se había formado en Macedonia a partir de las escuadrillas de combate de los Escuadrones 17 y 47, equipadas con los S.E.5a, los Bristol M.1C, los Nieuport y, posteriormente, algunos Camel. En Palestina el Escuadrón 67 completamente australiano, que se había convertido en el Escuadrón 1 de la AFC, sustituyó su dotación mixta de B.E.12, Martinsyde G.100 y otros modelos por los Bristol F.2B Fighter. También se proporcionaron algunos aviones más de este tipo al Escuadrón 111, que operaron junto a los Nieuport y que a su vez fueron sustituidos por los S.E.5a.



EL VERANO DE 1918

Entre las unidades recién llegadas, el Cte *Billy* Bishop (VC), que rápidamente se puso manos a la obra para recuperar su posición como máximo anotador del Imperio, mandaba el Escuadrón 85. Para mediados de junio y adoptando su táctica preferida de la caza en solitario había reclamado otras 25 victorias en menos de un mes, alcanzando un total de 72. En esta fase de la guerra fue retirado del frente a solicitud del Gobierno canadiense y regresó a Inglaterra para colaborar en la formación de la nueva Fuerza Aérea Canadiense.

En junio de 1918 llegó a Francia el primer escuadrón especializado en caza nocturna, aunque, como se ha mencionado, estas unidades habían operado en Inglaterra contra los bombarderos Gotha durante algunos meses. El Escuadrón 151, equipado con algunos Camel especialmente modificados, llegó para enfrentarse a las incursiones nocturnas alemanas contra los depósitos de suministros y los campos de aviación aliados, que resultaban cada vez más efectivas.

En julio se produjo la llegada de una de las dos últimas unidades de la RAF que llegó al frente antes de que cesaran las hostilidades. Se trataba del Escuadrón 92, equipado con los S.E.5a y bajo el mando del Cte Arthur Coningham, antiguo exponente del D.H.5. Mientras tanto, el lugar de Bishop al frente del Escuadrón 85 fue ocupado por el Cte E. *Mick* Mannock, anteriormente jefe de escuadrilla del Escuadrón 74, que estaba acumulando rápidamente un importante total personal. Sin embargo, el 26 de julio Mannock murió al ser derribado envuelto en llamas después de un ataque con éxito contra un biplaza. Tras el final de la guerra

William *Billy* Bishop, fotografiado a comienzos de su carrera, tuvo fama de ser un excelente piloto y un excepcional tirador *(Bruce Robertson)*.





Éste es Edward *Mick* Mannock, al que se puede ver en la cabina de un caza S.E.5a sin ametralladora Lewis en el afuste del cuadrante Foster sobre la sección central del ala superior, con 61 victorias, el mejor as británico de la I Guerra Mundial *(Bruce Robertson).*

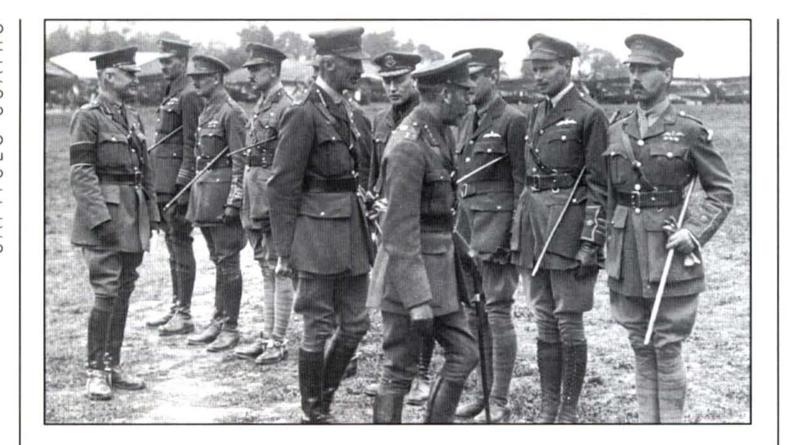
una nueva valoración de sus logros condujo a la concesión a título póstumo de la Cruz Victoria.

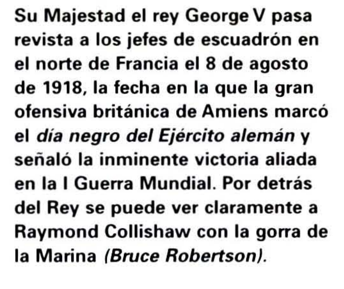
Mannock, muy bien considerado dentro de la aviación como jefe de patrulla y táctico, había sido prácticamente un desconocido para la opinión pública hasta ese momento. La mención para su VC le reconocía 59 victorias, pero posteriormente su biógrafo, otro notable as del Escuadrón 74, Cap J. I. T. *Taffy* Jones, afirmó que Mannock había logrado 73 victorias, que le situaban por delante de Bishop. Se sabe que Jones no tenía en muy alta estima a este último, mientras que estaba claro que idolatraba a Mannock. El Ministerio del Aire nunca negó oficialmente la reclamación de Jones y con el paso de los años se ha aceptado este total. No obstante, muchos años de minuciosa investigación han señalado que resulta extremadamente improbable que Mannock hubiera reclamado 73 victorias.

La llegada de los estadounidenses

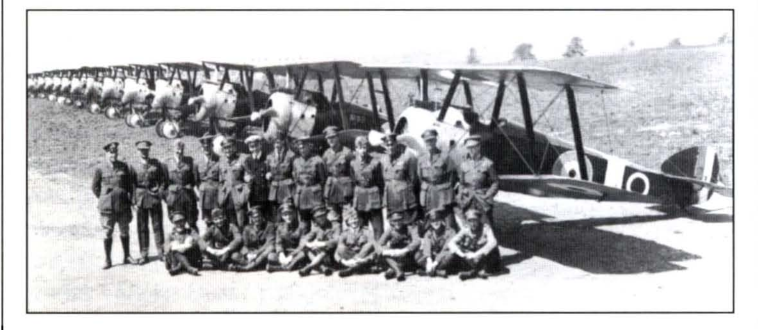
En el frente occidental la RAF recibió el refuerzo complementario del personal de dos escuadrones de la Aviación de Estados Unidos equipados con los Camel con motor Clerget. Estas unidades, los Escuadrones Aéreos 17 y 148, operarían como parte del Ala 65 de la RAF hasta las últimas semanas de la guerra.

Ahora les tocaba a los aliados, al fin reforzados con divisiones estadounidenses frescas, lanzar lo que rápidamente se convertiría en la última gran ofensiva contra los alemanes en el frente occidental. Este ataque, lanzado el 8 de agosto de 1918, fue apoyado totalmente tanto con carros de combate como con la aviación, empleada de forma eficaz y en cooperación con la infantería. A la Batalla de Baupaume el 21 de agosto le siguió la Batalla del Scarpe el día 26, mientras que el gran ataque contra el Somme comenzó el día 28.





Su Majestad el rey George V pasa revista a los jefes de escuadrón en el norte de Francia el 8 de agosto de 1918, la fecha en la que la gran ofensiva británica de Amiens marcó el *día negro del Ejército alemán* y señaló la inminente victoria aliada en la I Guerra Mundial. Por detrás del Rey se puede ver claramente a Raymond Collishaw con la gorra de la Marina *(Bruce Robertson)*.



Este grupo de pilotos y cazas Sopwith Camel del Escuadrón 203, fotografiado en Izel-les-Hameau el 8 de julio de 1918, incluye como el más próximo a la cámara el aparato que pilotaba el TCol Raymond Collishaw cuando derribó varios cazas Fokker D.VII el 15 y el 29 de agosto y el 26 de septiembre de aquel año *(Bruce Robertson)*.

En el aire los nuevos Fokker D.VII con motor BMW, con los que estaban reequipadas ya la mayoría de las mejores unidades de exploración alemanas, estaban dejando desfasados a los Sopwith Camel. Aunque todavía capaces de hacer buenas demostraciones de sí mismos en las manos de pilotos experimentados (especialmente en la versión con motor Bentley), las bajas comenzaron a aumentar de forma alarmante entre los pilotos menos experimentados. El 26 de agosto el Escuadrón Aéreo 17 de Estados Unidos se enfrentó a los D.VII de la JG III, perdiendo seis de sus 11 Camel, mientras que el 5 de septiembre el Escuadrón 4 del AFC, una unidad que había sufrido muy pocas bajas hasta la fecha, perdió cuatro de cinco Camel en un enfrentamiento con esta misma unidad alemana y sólo reclamó una única victoria "fuera de control" como contrapartida. Sin embargo, durante este mes la unidad australiana se convirtió en una de las primeras en recibir el nuevo caza Sopwith Snipe, que iba restaurar en gran medida el equilibrio.

En aquel periodo, los escuadrones de exploración de la RAF comenzaron a operar en parejas en la mayoría de las ocasiones, con una unidad de Camel en cota baja, cubierta por una unidad de Dolphin o S.E.5a por encima. En ocasiones, cooperaban los tres modelos ya que el espléndido rendimiento en cotas altas de este último le permitía volar hasta los 18.000 pies. En agosto y septiembre las unidades de Dolphin produjeron algunos resultados muy buenos, y pilotos como R. B. Bannerman y los estadounidenses F. W. Gillet, del Escuadrón 79, y A. W. Vigers y A. A. N. Pentland, del Escuadrón 87, reclamaron una cantidad importante de victorias.

Hay que resaltar que mientras el ejército alemán se enfrentaba a la derrota en tierra, la aviación no estaba de ninguna manera en una situación parecida; aunque la reducción de los niveles de instrucción, provocada

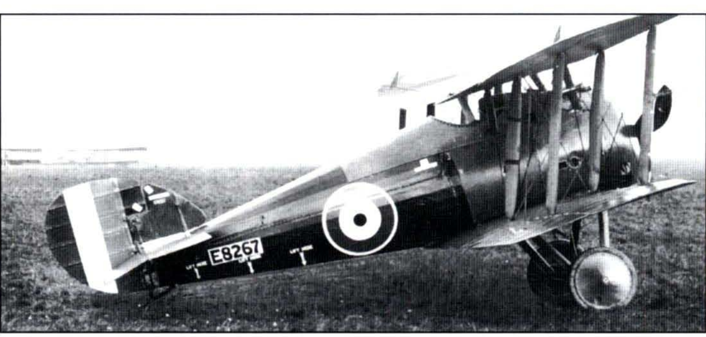
por una grave escasez de combustible, condujo a un mayor número de bajas entre los pilotos inexpertos, las *Jagdgeschwadern* y sus *Jastas* se mantuvieron como unos adversarios formidables hasta justo el último día de la guerra. De hecho, las bajas que fueron capaces de infligir en la cada vez mayor cantidad de aviones aliados que aparecían, especialmente contra las unidades de Estados Unidos, por lo general, sin experiencia, fueron las más importantes de toda la guerra con un amplio margen. Por ejemplo, sólo el 31 de octubre la RAF perdió 41 aviones de exploración en acción, aunque reclamó 67 aviones alemanes como contrapartida.

No obstante, a mediados de septiembre se había recuperado todo el terreno perdido durante la ofensiva alemana de primavera. El día 27 se asaltó y se superó con notable rapidez la Línea Hindenburg, reconocida como la representación de la última esperanza real de Alemania, que cayó completamente en manos aliadas el 8 de octubre. Un ataque en la zona de Lys el 14 de octubre logró un éxito similar y tres días después un Camel del Escuadrón 210 pudo aterrizar en el puerto belga de Ostende, del que se acababan de retirar los alemanes.

El 27 de octubre el Cte Barker, el gran as del frente italiano, participó en su último enfrentamiento, pero en Francia. Tras haber regresado de Italia para mandar una academia de caza aérea en Inglaterra permaneció durante una breve estancia en Francia para actualizarse sobre las condiciones allí existentes. Fue agregado al Escuadrón 201, que le proporcionó un Snipe nuevo. En una solitaria patrulla en aquella fecha en concreto, y tras haberse enfrentado y haber derribado a un biplaza, tomó parte en un combate contra varios aviones alemanes de una unidad que hasta la fecha sigue sin identificar. Según se sabe, derribó a tres de los D.VII atacantes antes de que él mismo resultara derribado y herido en varios lugares. Sobrevivió y fue condecorado con la Cruz Victoria.

Tras la condecoración de Barker, sólo un piloto de exploración más iba a ser honrado con la concesión de la VC, el Cap A. W. Beauchamp Proctor, del Escuadrón 84, que se había convertido en el mejor "cazaglobos" de la RAF de la guerra, y que recibió esta condecoración por su continuo registro de victorias.

El Snipe comenzaba a hacer sentir su presencia cuando finalizó la guerra el 11 de noviembre de 1918, con un creciente número que llegaba a Francia, donde el Escuadrón 4 del AFC se había unido al Escuadrón 43 en su participación en combate durante el mes de octubre. El Escuadrón 208 comenzó su actualización, pero demasiado tarde para entrar en acción con el nuevo avión. El Cap E. R. King, del Escuadrón 4 del AFC, reclamó siete victorias con este nuevo avión entre el 28 de octubre y el 4 de




El Sopwith Snipe, básicamente una evolución del Camel que aprovechaba el motor giratorio Bentley BR.2 de 171,5 kW (230 CV), entró en servicio sólo durante los últimos meses de la I Guerra Mundial. Antes del Armisticio de noviembre de 1918 sólo se fabricaron 200 de estos aviones, pero el Snipe se convirtió en el principal caza de la RAF a comienzos de la década de los años veinte *(Bruce Robertson).*

noviembre, elevando su total de la guerra a 26. Sin embargo, incluso el Snipe sufrió un pronto revés ya que el 4 de noviembre el Escuadrón 4 del AFC perdió cinco, tres de ellos en un combate (dos de ellos cayeron ante Karl Bolle, uno de los grandes ases alemanes).

Durante este periodo, el Escuadrón 45 se trasladó de regreso a Francia desde Italia para unirse a la Fuerza Aérea Independiente y aportar los bombarderos estratégicos de esa fuerza con un cierto grado de escolta de cazas sobre territorio alemán, donde las bajas habían aumentado. Mientras esperaba su reequipamiento con una versión de larga distancia del Snipe, esta unidad reanudó brevemente las operaciones con los Camel.

En Italia los aliados lograron una gran victoria contra los austrohúngaros a finales de octubre en Vittorio Veneto. El derrumbamiento del enemigo allí provocó el colapso general de todo el Imperio Habsburgo en Europa central. El ejército turco también fue derrotado en Oriente Próximo en aquella época, mientras Alemania se enfrentaba a la hambruna y a la revolución en casa. Por consiguiente, se firmó el armisticio, que entró en vigor a las 11:00 horas del 11 de noviembre de 1918. La guerra había terminado.

1918-1920

Tras la finalización de la guerra contra Alemania, se enviaron algunos elementos de la RAF al norte y al sur de Rusia para ayudar a las fuerzas de los Rusos Blancos a combatir contra los bolcheviques, que habían tomado el poder en 1917. En el sur, el Escuadrón 47, bajo el mando del Cte Raymond Collishaw, colaboró con las fuerzas del general Denikin. Esta unidad, que operó de forma móvil desde un ferrocarril como cuartel general, incluía una escuadrilla de Camel. Estos participaron en bastantes combates aéreos contra los aviones, "rojos", y Collishaw personalmente reclamó dos victorias más allí. Aunque varios pilotos que fueron ases durante la Gran Guerra prestaron sus servicios aquí en uno u otro frente, el que se cree que obtuvo más victorias fue el Cap S. M. Kinkead, aunque los informes de operaciones allí fueron escasos en extremo.



El teniente de navío Ira Jones se ofreció voluntario para volar en la fuerza expedicionaria británica enviada al norte de Rusia en 1919 y aquí se le puede ver (a medianoche en el largo verano del norte) en la cabina del tirador de un bombardero Airco D.H.9A pilotado por el Tte Guy Carter *(Bruce Robertson).*

LA NATURALEZA DE LAS RECLAMACIONES

La base sobre la que se presentaban las reclamaciones y se valoraban los totales durante el desarrollo de los combates aéreos diferían de un país a otro y, con frecuencia, también se diferenciaron de las diversas bases que se adoptaron en la II Guerra Mundial, que posteriormente se han hecho familiares para los interesados en el tema. Para las fuerzas aéreas del Imperio Británico en la Gran Guerra, la base también fue diferente de año en año ya que la situación en el frente cambiaba.

Los alemanes aplicaron desde el comienzo un estricto conjunto de normas, que se siguió durante toda la guerra, con una posible cierta relajación durante las últimas semanas de combates. Para que se le reconociera una victoria, un piloto alemán debía disponer o bien de una confirmación independiente, por ejemplo, de observadores en tierra que realmente hubieran visto estrellarse al adversario, o, como alternativa, la recuperación de los restos.

Con el predominante viento que soplaba del oeste y gracias a la táctica ofensiva que utilizaron las unidades británicas desde el comienzo de la guerra, la mayor parte de los combates tuvieron lugar sobre o dentro de las líneas alemanas. Por consiguiente, el cumplimiento de estas normas resultó relativamente sencillo. Cuando en una victoria participaba más de un piloto, no se asignaban partes compartidas; la victoria o bien se le reconocía al piloto que hubiera desempeñado el papel predominante en el enfrentamiento (normalmente el más veterano) o no se otorgaba ningún reconocimiento individual y la victoria se le reconocía a la unidad como totalidad.

Los franceses, por lo general, exigían un grado similar de confirmación al de los alemanes. Las reclamaciones presentadas sobre territorio enemigo que no se podían confirmar de forma independiente se reconocían generalmente sólo como victorias "probables" y los registros de los pilotos se enumeraban con frecuencia con tantas confirmadas además de tantas probables.

Sin embargo, y al contrario que los alemanes, las victorias compartidas por dos o más pilotos se reconocían en el total de cada piloto de tal forma que el total acumulado de los registros aparentes de todos los pilotos de una *escadrille* normalmente sumaba una cifra mucho mayor que el número de victorias reales reclamadas por una unidad como conjunto. Otros países aliados aplicaron esta base de forma parecida, especialmente los italianos y los belgas, y también las fuerzas de Estados Unidos cuando operaron con los franceses.

Sin embargo, cuando tuvieron lugar los enfrentamientos iniciales en 1915 y debido a que en aquel momento derribar otro avión era algo muy difícil, las victorias que se reconocieron en aquellos primeros días a las aviaciones británicas (y en cierta medida a las francesas) eran con frecuencia más de carácter moral que de una naturaleza real. Por ello, un avión enemigo al que se hubiera obligado a aterrizar dentro de su propio territorio u otro al que se hu-



El Cte R. J. O. Compston, un piloto de la marina poco conocido, del Escuadrón 8 de la RNAS pasó a ser el Cte Compston del Escuadrón 40 de la RAF y consiguió 25 victorias aéreas así como la DSO, la DSC con dos barras y la DFC *(Bruce Robertson)*.



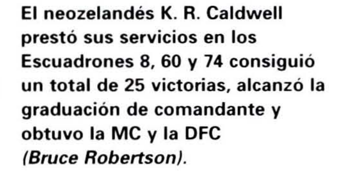
El Cte Geoffrey Hilton Bowman, un oficial que prestó sus servicios en los Escuadrones 29, 56 y 41, consiguió 32 victorias aéreas en la I Guerra Mundial, junto con una DSO, una MC con barra y una DFC *(Bruce Robertson)*.

biera obligado a descender a cotas bajas y retirarse sin finalizar su misión asignada se consideraban como victorias.

Estas reclamaciones se dejaron de contabilizar después de que los combates aéreos se normalizaran algo más en 1916, pero para las unidades del Imperio Británico e incluso para las unidades de la USAS (Aviación de Estados Unidos) que volaron con ellas en 1918 se mantuvieron dos tipos principales de reclamaciones. La primera categoría era la de "derribado" (estrellado o envuelto en llamas); "derribos" que hablaban por sí mismos. Aunque se suponía que se confirmaban de forma independiente mediante testigos visuales, la extensión en la que tenían lugar las acciones, a menudo muy en profundidad dentro del territorio controlado por los alemanes, hacía que las reclamaciones estuvieran llenas de posibilidades de error y parece que con frecuencia se ejerció el beneficio de la duda.

La segunda base de una reclamación que parece que siempre se incluyó en el registro de los pilotos hasta bien entrado 1918 fue la categoría de "fuera de control". Ésta tenía que ver con los aviones a los que se veía caer, aparentemente hasta tierra sin que estuvieran por más tiempo bajo control del piloto y que, por lo tanto, era probable que se hubieran estrellado, pero a los que no se había visto hacerlo. En el lenguaje de la II Guerra Mundial estas reclamaciones habrían sido tratadas como "probables", y en muchas ocasiones no habrían sido más que las acciones evasivas adoptadas por los pilotos adversarios después de ser atacados. Aunque los diarios de los escuadrones de la I Guerra Mundial siguieron relacionando estas reclamaciones y las asignaron a los pilotos hasta el final de la guerra, para el verano de 1918 ya rara vez se incluían en las menciones de las condecoraciones.





El neozelandés K. R. Caldwell prestó sus servicios en los Escuadrones 8, 60 y 74 consiguió un total de 25 victorias, alcanzó la graduación de comandante y obtuvo la MC y la DFC *(Bruce Robertson)*.

Entre el resto de las reclamaciones que se incluían, en muchas ocasiones se encontraban los aviones que eran obligados a aterrizar en territorio aliado y capturados, que eran claramente y de forma bastante convincente victorias legítimas.

También se incluían los globos cometa de observación amarrados. Se trataba de blancos peligrosos de atacar debido al grado de apoyo antiaéreo que por lo general se les otorgaba. Dado que la mayoría de las ocasiones cuando se les derribaba explotaban en llamas ante la visión completa de las trincheras adversarias, la confirmación era por lo general fiable. Sin embargo, eran blancos relativamente inmóviles y bien se podía considerar que encajaban dentro de una categoría diferente de la de los avio-



Edward *Mick* Mannock, al que el fotógrafo captó todavía durante la instrucción, tenía astigmatismo en el ojo izquierdo, una condición que debería haberle impedido toda posibilidad de desarrollar una carrera de vuelo. Pero, de hecho, Mannock se convirtió en el mejor as británico de la I Guerra Mundial con 61 victorias *(Bruce Robertson)*.

nes. Sin embargo, todos los países combatientes los incluyeron dentro de los registros de los pilotos.

Al igual que los franceses y que otros aliados, los británicos trataron las victorias compartidas añadiendo una victoria completa al total de cada piloto que había tomado parte en la acción. Dado que en 1916 y 1917 las unidades del RFC sufrieron bajas importantes en un periodo en el que tanto los servicios de propaganda como los medios de comunicación franceses y alemanes ensalzaban en gran medida a sus ases de exploración y combate, el deseo de mostrar que el RFC también tenía este tipo de pilotos permitía quizá que se adoptara una valoración bastante generosa y amplia de los registros. Ciertamente puede que ésta fuera una de las razones por las que, a pesar de la frecuente utilización de los registros individuales en las menciones de las condecoraciones, etc., las autoridades británicas fueron tan firmes en su rechazo a preparar listas oficiales de pilotos victoriosos o no otorgar aparentemente ninguna credibilidad o autoridad al asunto.

Al adoptar la metodología descrita, resulta posible identificar aproximadamente 850 pilotos a los que se les pueden reconocer cinco o más victorias pilotando aviones de exploración, junto con quizá otros 20 que fueron pilotos de aviones del Cuerpo o de bombarderos.

Hay que tener en cuenta estos temas cuando se intenta valorar quiénes fueron los pilotos de exploración y combate con más victorias del Imperio Británico de la I Guerra Mundial, así como cuando se comparan sus logros con los de los pilotos de otros países combatientes.



Estos tres ases prestaron todos sus servicios en el Escuadrón 56. S e trata, de izquierda a derecha, del Cap James T. B. McCudden (57 victorias), el Cap Ian H. D. Henderson (5) y el Cap G. J. C. Maxwell (26) *(Bruce Robertson)*.

LOS DIEZ MEJORES ASES

El **TCol William Avery Bishop** nació el 8 de febrero de 1894 en Ontario. Pasó a formar parte de la infantería montada de Canadá y partió hacia Francia tras el estallido de la guerra, siendo trasladado al RFC en julio de 1915, donde prestó sus servicios inicialmente como observador y luego como piloto; pasó al Escuadrón 60 en marzo de 1917 para pilotar los Nieuport Scout. Antes de finales de julio había presentado 36 reclamaciones. Con frecuencia voló solo, y el 2 de junio reclamó haber derribado tres aviones de exploración Albatros. De forma muy poco frecuente, se le concedió una VC por este episodio exclusivamente sobre la base de su propia narración no corroborada. Al final de la guerra había presentado 72 reclamaciones, pero posteriormente ha resultado difícil confirmar la mayoría de ellas con los registros alemanes de bajas. Prestó sus servicios en la RCAF (Real Fuerza Aérea de Canadá) y llegó a ser teniente general. Murió el 11 de septiembre de 1956.

El **TCol Raymond Collishaw**, de la Columbia británica, nació el 22 de noviembre de 1893. Se alistó en la RNAS en enero de 1916 Collishaw fue derribado en dos ocasiones y se le ordenó que regresara a casa después del segundo incidente. Regresó en noviembre de 1917 y asumió el mando del Escuadrón Naval 13 y, posteriormente, del 3 pilotando los Camel. Desde junio de 1918 añadió 21 reclamaciones más a su registro antes de finales de septiembre. En 1919 mandó el Escuadrón 47 en el sur de Rusia en apoyo de las fuerzas "blancas" y allí añadió dos victorias más de tal forma que elevó su total a 62. Prestó sus servicios en el norte de África en la II Guerra Mundial y se retiró como general de división en 1943. Murió en 1976.

El **Cte Edward *Mick* Mannock** nació en Aldershot, Hampshire, el 24 de mayo de 1887. Inicialmente entró en el ejército de tierra, pero luego se trasladó al RFC en agosto de 1916. Para finales de septiembre había presentado 15 reclamaciones. En febrero de 1918 fue destinado al nuevo Escuadrón 74 y añadió 36 victorias más a su registro antes del 16 de junio. Fue considerado como un destacado jefe de patrulla y el 18 de junio asumió el mando del Escuadrón 85. El día 26 de julio y tras haber compartido con su punto el derribo de un biplaza (su 61ª victoria), el tiro antiaéreo terrestre alcanzó su avión y murió al estrellarse envuelto en llamas con el S.E.5a E1295.

El **Cte James Thomas Byford McCudden** nació en Gillingham, Kent, el 28 de marzo de 1895. Entró en los Reales Ingenieros para luego trasladarse al RFC como mecánico en 1913. Se convirtió en piloto en 1916 y formó parte del Escuadrón 20 y, posteriormente, del 56 como jefe de escuadrilla. Para finales de febrero de 1918 había elevado su total a 57. En julio su avión se estrelló al despegar cuando iba a asumir el mando del Escuadrón 60 y resultó muerto.

El **Cap Anthony Frederick Weatherby Beauchamp Proctor** nació el 4 de septiembre de 1894 en Sudáfrica. Entró en la RAF en marzo de 1917

y fue destinado al Escuadrón 84, que se estaba formando con los S.E.5a. Reclamó su primera victoria en enero de 1918. Su registro final fue de 54, incluidos 16 globos, el total más elevado de estos de entre todos los pilotos de las aviaciones británicas. Murió mientras practicaba acrobacias aéreas en junio de 1921.

El **Cte Donald Roderick MacLaren** era canadiense de ascendencia escocesa y nació en Ottawa el 28 de mayo de 1893. Como experto tirador, pasó a formar parte del RFC en mayo de 1917. Estuvo en combate durante todo 1917 y reclamó 54 victorias, pero se rompió una pierna peleándose con un amigo. Prestó sus servicios en la Fuerza Aérea canadiense hasta finales de la década de los años veinte, se introdujo en la aviación comercial y murió en julio de 1989.

El **Cte William George Barker** nació en Manitoba el 3 de noviembre de 1884. Entró en el ejército y participó como sirviente de ametralladora antes de trasladarse al RFC, inicialmente como observador y luego como piloto. En noviembre de 1917 su unidad se trasladó al frente italiano, donde presentó 19 reclamaciones antes de pasar al Escuadrón 66, llevándose su Camel con él. El Camel B6313 fue el avión de combate individual con más victorias en la historia del RFC/RAF. El 27 de octubre de 1917 tuvo un famoso encuentro con una patrulla alemana y finalizó la guerra con 50 victorias. Barker murió en un accidente de vuelo en 1930.

El **Cap Robert Alexander Little** nació en Melbourne el 19 de julio de 1895. Entró en la RNAS en 1915 y reclamó sus primeras cuatro victorias con el Escuadrón Naval 8 pilotando los Sopwith Pup. Posteriormente, esta unidad se reequipó con los triplanos y él reclamó otras 24 victorias más entre abril y julio de 1917. El 27 de mayo de 1918 despegó por la noche para interceptar a un bombardero Gotha, pero cuando el rayo de un reflector iluminó los dos aviones, una bala le atravesó los dos muslos. Realizó un aterrizaje forzoso, pero murió desangrado por sus heridas. Sus 47 victorias fueron el número más alto que reclamó un australiano.

El **Cap George Edward Henry McElroy** nació cerca de Dublín el 14 de mayo de 1893. Prestó sus servicios en el Real Regimiento Irlandés, pero resultó gravemente gaseado y fue enviado a casa en funciones de acuartelamiento. Consiguió el traslado al RFC en febrero de 1917 y pasó a formar parte del Escuadrón 40 para pilotar los Nieuport Scout. En junio de 1918, reclamó 21 victorias elevando su registro a 46. El último día de aquel mes, McElroy derribó un biplaza pero a continuación fue derribado por el tiro antiaéreo y murió al estrellarse.

El **Cap Albert Ball** nació el 14 de agosto de 1896 en Nottingham. Llegó al 2/7 Batallón, los Sherwood Foresters, y posteriormente se trasladó al RFC. Rápidamente alcanzó el éxito volando con el Escuadrón 11. A finales de agosto de 1916 se trasladó al Escuadrón 60, donde sus reclamaciones llegaron a 31 a finales de septiembre. Fue sin duda y realmente el primer gran as del RFC, y resultó ser una inspiración para sus compañeros pilotos. Posteriormente fue nombrado jefe de escuadrilla del Escuadrón 56, que llevaría los primeros S.E.5 a la acción tras llegar a Francia el 7 de abril de 1917. Para el 6 de mayo su registro se situó en 44. Al día siguiente se le consideró como desaparecido en combate después de perseguir un avión de exploración Albatros sobre las líneas. La causa de que se estrellara nunca se ha acreditado de forma adecuada.

APÉNDICE

Ases que reclamaron 20 o más victorias

(Incluidos los "obligados a descender" o los "fuera de control", los globos y los "compartidos")

Ten.col. W.A. Bishop	C	72
Ten.col. R. Collishaw	C	62
Cte. E. Mannock	Br	61
Cte . J.T.B. McCudden	Br	57
Cap. A.F.W. Beauchamp Proctor	SA	54
Cte. D.R. MacLaren	C	54
Cte. W.G. Barker	C	50
Cap. R.A. Little	A	47
Cap. G.E.H. McElroy	I	46
Cap. A. Ball	Br	44
Cte. T.F. Hazell	I	43
Cap. P.F. Fullard	Br	40
Cte. J.I. Gilmour	Br	39
Cap. W.L. Jordan	Br	39
Cap. A.C. Atkey	C	38
Cap. E.D. Claxton	C	37
Cap. J.I.T. Jones	Br	37
Ten. C.M. McEwan	C	37
Flt.Cdr. J.S.T. Fall	C	36
Cap. S.M. Kinkead	SA	35-40
Cap. F.R.G. McCall	C	35
Cap. H.W. Woollett	Br	35
Cap. F.G. Quigley	C	33
Cte. G.H. Bowman	Br	32
Cte. R.S. Dallas	A	32
Ten.col. A.E. McKeever	C	31
Cap. S.F.H. Thompson	Br	30
Cte. C.D. Booker	Br	29
Cap. P.J. Clayson	Br	29
Cap. A.H. Cobby	A	29
Cap. L.H. Rochford	Br	29
Cte. A.D. Carter	C	28
Cap. J.E. Gurdon	Br	28
Cap. R.T.C. Hoidge	C	28
Cap. D. Latimer	I	28
Cap. T.P. Middleton	Br	27
Cap. F.O. Soden	Br	27
Cap. A.T. Whealy	C	27
Cap. W.J.F. Harvey	Br	26
Cap. E.R. King	A	26
Cte. G.J.C. Maxwell	Br	26
Cap. W.E. Staton	Br	26
Cap. W. McK. Thomson	C	26
Cte. K.L. Caldwell	NZ	25
Cte. R.J.O. Compston	Br	25
Tte. A.P.F. Rhys Davids	Br	25
Cap. S.W. Rosevear	C	25
Tte . H.G.E. Luchford	Br	24
Cap. W.E. Shields	C	24
Cap. J.A. Slater	Br	24
Cap. W.M. Alexander	C	23
Capl W.C. Campbell	Br	23
Cap. M.B. Frew	Br	23
Cap. C.F. King	Br	23
Cap. H.P. Lale	Br	23
Cap. A.A.N.D. Pentland	A	23
Cap. H.A. Whistler	Br	23
Cap. P. Carpenter	Br	22
Cap. T.S. Harrison	SA	22
Cap. L.F. Jenkin	Br	22
Cap. J. Leacroft	Br	22
Cap. B. Roxburgh-Smith	Br	22
Cap. J.L.M. White	C	22
Cte. W.J.C.K. Cochran-Patrick	I	21
Cap. C.R.R. Hickey	C	21
Cap. R.A. Maybery	Br	21
Cap. E.J.K. McCloughrey	A	21
Cap. R.P. Minifie	A	21
Cap. G.E. Thomson	Br	21
Tte . L.M. Barlow	Br	20
Cap. D.J. Bell	SA	20
Tte . K.B. Conn	C	20
Cap. E.C. Johnston	A	20
Cap. C.H.P. Lagesse	Br	20
Cap. I.D.R. McDonald	Br	20
Cte. K.R. Park	NZ	20
Cap. C.G. Ross	SA	20
Cap. W.A. Southey	SA	20
Cap. F.J.H. Thayre	Br	20

Clave: A = australianos (8); Br = británicos (38, ingleses, escoceses y galeses); C = canadienses (21); I = irlandeses (4); NZ = neozelandeses (2); SA = sudafricanos (6)

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



En el momento del estallido de la I Guerra Mundial Gran Bretaña disponía de unos 100 aviones diferentes, que se utilizaban en su mayoría para el reconocimiento visual. Los rápidos y más ágiles monoplazas como los Bristol, los Sopwith y los aviones de exploración Nieuport, pilotados por hombres pertrechados con armas, granadas y garfios, se utilizaban para perseguir a los aviones enemigos. Cuando los enemigos se lanzaron a superarse unos a otros en la creación de cazas más eficaces con ametralladoras fijas de tiro a vanguardia, la superioridad aérea se fue alternando de un bando a otro. En 1917 la guerra en el aire se revolucionó con el desarrollo de cazas resistentes como los Sopwith Camel, los S.E.5 y los SPAD XIII. Este volumen esboza las sorprendentes hazañas de los ases británicos y del Imperio que pilotaron estos aparatos, legendarios aviadores como Albert Ball, James McCudden y *Mick* Mannock, los canadienses *Billy* Bishop, William Barker y Raymond Collishaw y el australiano Robert Little, verdaderos caballeros del aire.

